CR125R

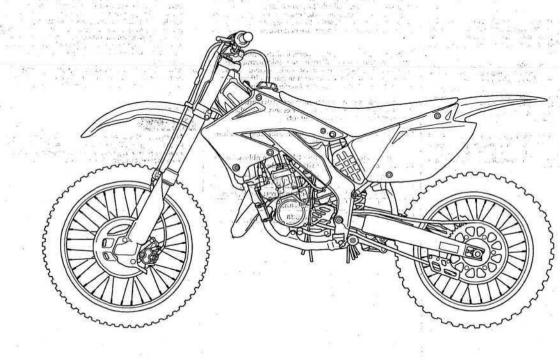
OWNER'S MAINTENANCE MANUAL
MANUEL D'ENTRETIEN DU CONDUCTEUR
FAHRER-WARTUNGSHANDBUCH

INSTRUCTIEBOEKJE
MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL PROPIETARIO
MANUALE DI MANUTENZIONE DEL PROPRIETARIO

HONDA
CR125R

MANUALE DI MANUTENZIONE DEL PROPRIETARIO

I

Honda CR125R
MANUALE DI MANUTENZIONE DEL PROPRIETARIO

Tutte le informazioni presenti in questo manuale sono basate sulle ultime informazioni sul prodotto disponibili al momento della stampa. Honda Motor Co., Ltd. si riserva il diritto di eseguire cambiamenti senza preavviso in qualsiasi momento senza incorrere in alcun obbligo. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta senza permesso scritto.

Scegliendo una Honda CR125R da motocross come la vostra nuova motocicletta siete entrato a far parte di una distinta famiglia di proprietari e piloti di motociclette.

▲AVVERTENZA

- *La CR è una motocicletta da corsa ad alte prestazioni che utilizza tutti gli ultimi ritrovati della tecnologia per motocross. Questa motocicletta deve essere utilizzata in gara solo da piloti esperti.*

Questo nuovo modello da motocross è stato disegnato in modo da essere il più competitivo possibile. Il motocross è comunque uno sport fisico che richiede di più che una buona motocicletta. Per ottenere buoni risultati è necessario essere in buone condizioni fisiche ed essere un pilota abile. Per ottenere *i* migliori risultati possibili, allenarsi diligentemente per il condizionamento fisico ed esercitarsi di frequente.

Lo scopo di questo manuale consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra motocicletta CR da motocross - soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara.

COME UTILIZZARE QUESTO MANUALE

Lo scopo del manuale di manutenzione dell'utente consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra motocicletta CR da motocross - soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara seguendo le istruzioni riportate nelle sezioni da 1 a 3 e da 5 a 13.

Se si prevede di eseguire operazioni di manutenzione sulla CR che vanno oltre la normale. manutenzione standard, le procedure incluse nella sezione 4 e nelle sezioni da 14 a 16 forniscono una guida efficace per le operazioni di smontaggio/montaggio e di riparazione.

Seguire le raccomandazioni per i tempi di manutenzione per la competizione (pag. 11) per essere certi-che.la CR .sia sempre in condizioni eccellenti.

Se non si conosce la causa di un certo problema, consultare la sezione 16 di diagnostica. * •- '

In tutto il manuale vengono utilizzate-le abbreviazioni seguenti per identificare i tipi particolari'.- • .r

CODICE	AEÈÀtTIPO'yf, v'.
ED	Vendite diretteinEuropa
: U	. •' ' Australia,'; ".:'-*'>' '
••• C M	•• • /Canada ,•,.: '.

ACCESSORI DI PROTEZIONE

1. La maggior parte dei decessi conseguenti ad incidenti motociclistici è dovuta a ferite al capo. Usare SEMPRE un casco per motocicletta di tipo omologato. Indossare anche, per quanto possibile, una visiera o degli occhiali aderenti, stivali, guanti ed abiti protettivi.
2. Il sistema di scarico diviene estremamente caldo durante l'uso e rimane tale per un certo tempo anche dopo. Non toccare mai le parti calde del sistema di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3. Non indossare abiti larghi che si possano impigliare nelle leve di comando, nel pedale dell'avviamento, nei poggiapiedi, nella catena di trasmissione o nelle ruote.

MODIFICHE

▲AVVERTENZA

- *Modifiche della motocicletta o la rimozione di parti originali possono rendere il veicolo insicuro o illegale. Ottemperare a tutte le normative nazionali e locali.*

CARBURANTE...

La CR possiede un motore a due tempi che necessita di una miscela di benzina e olio.

Capacità serbatoio carburante: 7,7 litri

Per aprire il tappo del foro di riempimento del carburante, estrarre il tubo di sfiato dal dado del cannotto dello sterzo. Ruotare quindi il tappo jn senso antiorario.

- Utilizzare benzine per automobili con un numerò di ottani alla pompa (^JK) di 92 o più, oppure un numero di ottani di ricerca di 98 o più. Sé il "motore battè in testa, provare con marche di benzina diverse o con uri numero di ottani più alto.
- Mescolare la benzina e l'olio in un rapporto di 20:1 ìffipo CM, 32:1). Preparare la miscèla in un contenitore pulito e mescolare fino a miscelazione completa prima di riempire il serbatoio del carburante.

Usare olio Honda per motori a due tempi: olio Pro Honda HP2 per motori a due tempi (sólo tipo CM) o prodotto equivalente.

ATTENZIONE:

- *Una quantità eccessiva, di olio causa fumo e sporca la candela. Olio scarso può causare danni al motore o usura prematura. Preparare la miscela con un rapporto di 20 parti di benzina per 1 parte di olio (20:1) (Tipo CM, 32:1).*

(1) TAPPO FORO RIEMPIMENTO SERBATOIO
(2) TUBO DI SFIATO

- Gli oli vegetali si separano dalla benzina con maggiore facilità degli oli minerali, specialmente in climi freddi.
- Si consiglia di utilizzare oli minerali quando si prevedono temperature ambiente inferiori a 0°C.
- Se la miscela viene lasciata in un contenitore per un lungo periodo, le capacità di lubrificazione si deteriorano. Utilizzare la miscela entro 24 ore oppure entro il periodo di tempo raccomandato dal fabbricante dell'olio.
- Una volta che un contenitore di olio è stato aperto, l'olio deve essere utilizzato entro un mese dato che esso potrebbe ossidarsi.

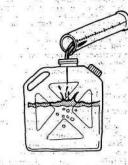
ATTENZIONE

- *Non mescolare oli minerali e oli vegetali.*

AVVERTENZA

- *La benzina è estremamente infiammabile ed in determinate condizioni anche esplosiva. Eseguire queste operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area in cui la benzina viene caricata o conservata oppure dove viene eseguito il rifornimento.*

TABELLA MISCELAZIONE BENZINA/OLIO

Benzina 20	Olio 1	Benzina 32	Olio 1
Litri	cm^3	Litri	cm^3
0,5	25	0,5	16
1,0	50	1,0	31
1,5	75	1,5	47
2,0	100	2,0	63
2,5	125	2,5	78
3,0	150	3,0	94
3,5	175	3,5	109
4,0	200	4,0	125
4,5	225	4,5	141
5,0	250	5,0	156
5,5	275	5,5	172
6,0	300	6,0	188
6,5	325	6,5	203
7,0	350	7,0	219
7,5	375	7,5	234

FUNZIONAMENTO DI BASE

• Avviamento motore

AVVERTENZA

- *Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di coscienza o la morte.*
- *Ogni eventuale tentativo di avviare il motore con la marcia ingranata e la frizione innestata può risultare in lesioni fisiche e danni meccanici.*

NOTA:

- La CR può essere avviata col pedale quando la marcia è ingranata se la frizione viene disinnestata prima *di* azionare il pedale di avviamento.

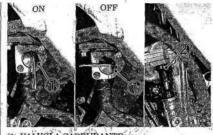
Controllare i livelli dell'olio del cambio e de! liquidò *di* raffreddamento prima di avviare il motore *(pag.* 19).

Avviamento dei motore a freddo:

1. Portare la valvola del carburante &u ON.
2. Portare il cambio in folle.
3. Tirare in alto il pomello dell'aria.
4. Senza toccare l'acceleratore far funzionare la leva di avvio del motore. Partendo dalla posizione superiore della corsa della leva abbassarla a fondo con un movimento rapido e continuo.
5. Dopo l'avviamento del motore, il pomello dell'aria deve essere spinto in basso al più presto per evitare di sporcare la candela.
6. Lasciare riscaldare il motore per almeno 2 minuti prima di partire, preferibilmente fino a che il lato del cilindro non viene -sentito molto caldo al tatto attraverso il guanto. Aumentare lentamente i giri del motore e non far scattare l'acceleratore. Il riscaldamento del motore è estremamente importante per evitare grippàggi a freddo:

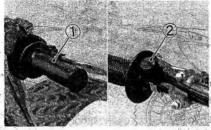
Avviamento a motore caldo:

1. Portare la valvola del carburante su ON.
2. Portare il cambio in folle.
3. Spingere in basso il pomello dell'aria.
4. Aprire l'acceleratore (1/8—1/4) ed azionare il pedale dell'avviamento.

(1) VALVOLA CARBURANTE
(2) POMELLO ARI

Spegnimento.motore-

1. Portare il cambio in lolle.
2. Portare la valvola del carburante su OFF-
3. Aprire leggermente l'acceleratore per 2 o 3 volte e quindi chiuderlo.
4. Tenerépremutoilpialsàntedispegnimentodelmotore fino a che il motore non sì férma completamente.

NOTA:

- Se la valvola del carburante non'viene chiusa si può causare l'ingolfamento dèi carburatore, il riempimento con carburante del carter ed un conseguente avviamento difficoltoso.

(1) MANOPOLA ACCELERATORE
(2) PULSANTE SPEGNIMENTO MOTORE

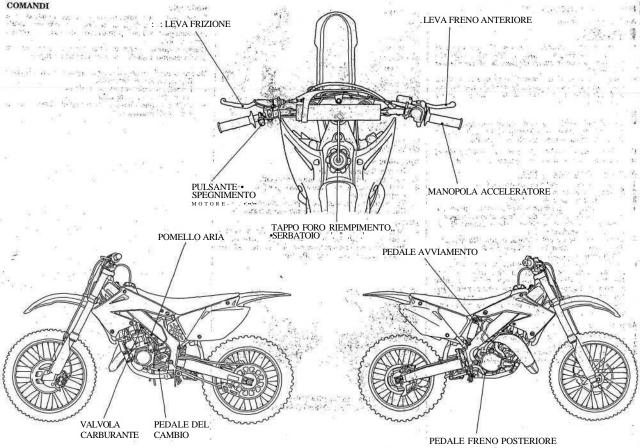
Rodaggio

Come aiuto per assicurarsi a lungo prestazioni e affi'dabilità ottimali da parte della CR, prestare un'attenzione particolare il primo giorno di guida o durante i primi 25 km.
Durante questo periodo, evitare sia le partenze con accelerazione a fondo che le accelerazioni rapide.

Queste procedure devono essere ripetute ogni volta che:

- II pistone viene sostituito.
- L'anello del pistone viene sostituito
- II cilindro viene sostituito
- L'albero a gomito o il cuscinetto dell'albero a gomito sono stati sostituiti

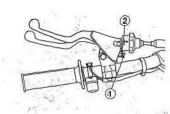
COMANDI

LEVA FRIZIONE
LEVA FRENO ANTERIORE
PULSANTE SPEGNIMENTO MOTORE
MANOPOLA ACCELERATORE
TAPPO FORO RIEMPIMENTO SERBATOIO
POMELLO ARIA
PEDALE AVVIAMENTO
VALVOLA CARBURANTE
PEDALE DEL CAMBIO
PEDALE FRENO POSTERIORE

REGISTRAZIONE DEI COMANDI

Posizione della leva della frizione •-..•;•

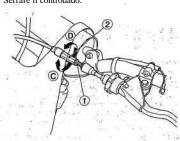
ATTENZIONE:

- ***Registrare la corsa a vuoto della leva della frizione dopo aver registrato la posizione della levao dopo aver staccato il cavo della frizione.***
- ***Ingrassare la superficie interna del registro all'estremità del cavò della frizione.***

1. È possibile regolare la posizióne della leva della frizione allentando il controdàdó.egirandoìl registro. Gffàrido il registro in senso orario si avvicina la leva della frizione alla manopola; girando il registro in ; senso antiorario si allontana la leva dalla manopola. -Serrare saldamente il controdado.

(1) REGISTRO
(2) CONTRODADO

2. Girareil registro all'estremità del cavo della frizione nella direzione: A finché non tocca leggennente e • • quindi'allentarlo di 5 giri. - -•"--.• -'_••

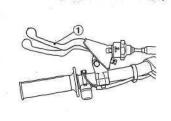
(1) REGISTRO ALL'ESTREMITÀ DEI; CAVO DELLA FRIZIONE
(A) AUMENTO , (B) RIDUZIONE

3. Allentare *il* controdado e girare il registro incorporato nel cavo per portare la corsa a vuoto della frizione a 10 - 20 min in corrispondenza della punta della leva. Serrare il controdado.

(lj CONTRODADO
(2) REGISTRO INCORPORATO NEL CAVO
(C) RIDUZIONE '(D) AUMENTO

4. - Eseguire le registrazioni di minore, entità con il registro all'estremità.delcavo. '•;

(1) REGISTR-0 ALL'ESTREMITÀ DEL CAVO DELLA FRIZIONE
(A) AUMENTO (B) RIDUZIONE

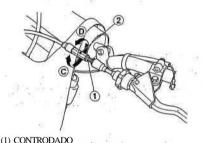
Corsa a vuoto della leva della frizione "

1. La normale corsa a vuoto della leva della frizione è di 10-20 mm in-corrispondenza della punta della leva.

(1) LEVA DELLA FRIZIONE

2. Le registrazioni di minore entità-sì possono eseguire con il registro all'estremità del cavo.
Girando il registro nella direzione A si aumenta la corsa a vuoto, e girandolo nella direzione B la si riduce.
Se il registro è svitato fino alla fine della filettatura oppure non si riesce a ottenere il gioco corretto, avvitare completamente il registro, svitarlo di un giro ed eseguire la registrazione con il registro integrato nel cavo.

(1) REGISTRO ALL'ESTREMITÀ DEL CAVO
(A) AUMENTO (B) RIDUZIONE

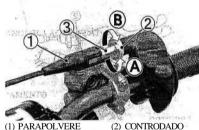
3. Le registrazioni di maggiore entità si possono eseguire con il registro incorporato nel cavo. •
Allentare il controdado e girare il registro. Girando il registro nella direzione C si aumenta la corsa a vuoto e girandolo nella direzione D la si riduce. Serrare il controdado dopo la registrazione.
4. Fare un giro di prova per controllare che la frizione funzioni regolarmente senza slittare o strisciare.

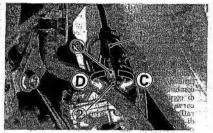
NOTA:
- Se non si riesce a ottenere il gioco corretto o se la frizione non funziona regolarmente, vedere a pagina 74 "Smontaggio e controllo dell'usura della frizione".

(1) CONTRODADO
(2) REGISTRO INCORPORATO NEL CAVO
(C) RIDUZIONE (D) AUMENTO-

Throttle Grip

Standard throttle grip free play is approximately 3—5 mm (1/8—3/16 in) of grip rotation.
1. Minar adjustment. is made with thè upper adjuster. Remove thè dust cover and loosen thè lock nut. Turningthe adjusterin direction A will decrease free play and turning it in direction B will increase free play. Tighten thè lock nut and reinstall thè dust cover after adjustment.
If thè adjuster is threaded out near its Hmit or thè correct free play cannotbe reached, tura thè adjuster ali thè way in and back out one turn.
Tighten thè lock nut, instali thè dust cover and make thè adjustment with tlie carburetor cap adjuster.

***Manopola* acceleratore**

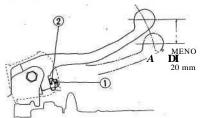
II gioco standard della manopola dell'acceleratore è di circa 3—5 mm di rotazione della manopola stessa.
1. , Regolazioni minori vengono eseguite col registro superiore. , ,
Rimuovere il parapolvere ed allentare il controdado. Ruotando il registro nella direzione A si aumenta il gioco mentre ruotandolo nella direzione B lo si diminuisce. Dopo la regolazione, stringere il controdado ed installare il parapolvere.
Se il registro viene svitato fino al limite oppure se fosse impossibile ottenere il gioco corretto, avvitare completamente il registro e quindi svitarlo di un giro. Stringere/il controdado, installare il parapolvere ed eseguire la regolazione del gioco *col* registro su] cappuccio del carburatore.

(1) PARAPOLVERE (2) CONTRODADO
(3) REGISTRO SUPERIORE
(A) AUMENTO (B) DIMINUZIONE

2. Per eseguire regolazioni di maggiore entità, sollevare il cappuccio di gomma sul carburatore ed allentare il controdado. Ruotare il registro nella direzione C per aumentare il gioco e nella direzione D per diminuirlo. Dopo la regolazione, stringere il controdado e reinstallare il cappuccio di gomma.
3. Azionare la manopola dell'acceleratore per accertarsi che funzioni senza problemi e che ritorni completamente in tutte le posizioni dello sterzo.

(1) CAPPUCCIO DI GOMMA (2) CONTRODADO
(3) REGISTRO (C) AUMENTO
(D) DIMINUZIONE

Leva freno anteriore

La posizione della leva del freno anteriore può essere regolata allentando il^ontrodado e ruotando il registro. Ruotando il "registro in sènso oràrio si a:llontanà la leva dalla manopola; ruotandolo in sensd antiorario si avvicina la leva alla manopola.
Stringere saldamente il controdado.
Se il gioco della leva del freno eccede i 20rnin, vi è probabilmente dell'aria nel sistema frenante che deve quindi essere spurgato.
Vedere pagina 125 per lo spurgò dei freni.

ATTENZIONE:

- *Ingrassare le superfici di contatto del registro e del pistoncino.*

(1) REGISTRO (2) CONTRODADO

Altezza pedale freno

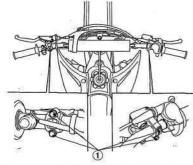
L'altezzadel pedale del freno deve essere circa a livello col.poggiapiedi destro.

Per regolare l'altezza del pedale del freno posteriore:
1. Allentare il controdado eruotare il bullone diregistro nella direzione A per sollevare il pedale e nella direzione B per abbassarlo.
2. Stringere il controdado in corrispondenza dell'altezza del Dedale desiderata.

(1) PEDALE FRENO POSTERIORE
(2) CONTRODADO
(3) BULLONE DI REGISTRO.
(A) AUMENTO ALTEZZA PEDALE
(B) DIMINUZIONE ALTEZZA PEDALE

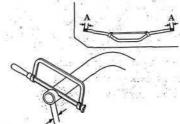
REGOLAZIONE PREFERENZE PERSONALI

Posizione comandi

- Posizionare le leve di comando *in* modo che siano confortevoli'da usare sia seduti che in piedi.
- Regolare la coppia del bullone dì montaggio della leva di comando in modo che, in caso di caduta, le leve possano ruotare sullo sterzo invece di piegarsi o di rompersi. Applicare un agente bloccante, alle filettature di questi bulloni prima della regolazione per garantire il mantenimento della corretta coppia di torsione. Avvitare per primo il bullone superiore.

(1) BULLONI MONTAGGIO LEVA COMANDO

- Posizionare il pedale del cambio ed il pedale del freno in modo che si trovino vicino al proprio piede per consentirne un rapido accesso, ma non così vicino che uno dei due venga a trovarsi premuto quando si sta comodamente seduti o in piedi sulla motocicletta.

Posizione, larghezza e forma manubrio

- Posizionare il manubrio in modo da poterlo impugnare senza problemi e da poter azionare comodamente i comandi sia seduti che in piedi e sia quando si procede in linea retta che durante la sterzata. Stringere i bulloni anteriori per primi.
- II manubrio può venire spostato in avanti di 3 mm con i supporti inferiori del manubrio opzionali o di 6 mm ruotando i supporti standard di 180°. Consultare in proposito le istruzioni di installazione del manubrio a pagina 90. Dopo la regolazione, non dimenticare di controllare i cavi ed il fascio fili.
- La larghezza del manubrio può essere ridotta per mezzo di una sega daferro onde adattare il manubrio alla larghezza delle spalle ed alle preferenze di guida. Prestare estrema attenzione e tagliare solo una piccola quantità alla volta su entrambi i lati in modo uguale. E' ovvio che è molto più facile ridurre la larghezza del manubrio che aumentarla.

NOTE:
- Smussare i bordi per rimuovere trucioli ed altre irregolarità dopo aver segato il manubrio.
- Forme diverse del manubrio, più alto o più inclinato, possono permettere una ulteriore regolazione della posizione di guida e possono adattarsi meglio alle dimensioni fisiche particolari o allo stile di guida. Ciascuna delle dimensioni ergonomiche della motocicletta è stata determinate in modo da adattarla al maggior numero possibile di piloti basandosi sulle dimensioni medie del pilota.

Regolazioni individualizzate addizionali

- Le regolazioni iniziali delle sospensioni devono essere eseguite dopo due ore di leggero rodaggio. Informazioni complete sulla regolazione delle sospensioni vengono fornite nella sezione apposita. -
- Sono disponibili delle molle per le sospensioni anteriore e posteriore (anteriore: rigida o morbida; posteriore: rigida ó morbida) per adeguare la propria motocicletta CR al proprio peso, stile di guida e condizioni del tracciato. Per determinare se il peso combinato del guidatore e della macchina in assetto di corsa (guidatore completamente vestito per la corsa e motocicletta con livelli del liquido per raffreddamento, olio e carburante al pieno in ordine di marcia)\ricniede una molla opzionale posteriore più rigida o più mòrbida, attenersi alle istruzioni contenute nella sezione dedicata alla Regolazione delle sospensioni, e concernente la predisposizione del punto di flessione della sospensione posteriore. L'uso di una molla posteriore più rigida può richiedere di essere equilibrata dall'uso di una molla anteriore più rigida.
- Allo scopo di ancor meglio adeguare la motocicletta CR a certe specifiche condizioni del terreno di corsa, si può scegliere fra due tipi di coppia conica, alta o bassa, con due rulli dentati condotti di alluminio. Per tracciati fangosi o sabbiosi esiste un rullo dentato condotto in acciaio, più durevole, con un numero standard di dentir Come le molle opzionali, questi rulli dentati sono listati nella sezione di questo manuale dedicata alle parti opzionali.

Voce	Sistema metrico
Dimensioni	
Lunghezza totale	2.157 mm
i-Larghezza .totale	821 mm
. Altezza totale	1.280 mm
Passo	1.466 mm
Altezza sedile	952 mm
Altezza poggiapiedi	439 nim.
Altezza dal suolo	349 mm
Peso a secco	87,5 kg
Telaio	
Tipo	Doppio tubo
. Tipo di sospensioni anteriori	Forcella telescopica
Spostamento asse sospensioni anteriori	275 mm
Corsa ammortizzatore sospensioni anteriori	305 min
Sospensioni posteriori, corsa	Pro-link, corsa 325 mm
Dimensioni pneumatico ant., pressione fcPa (fcgf/cm^2)	80/100-21 M/C 51M 98(1,0)
Dimensioni pneumatico, post., pressione kPa, (kgf/cm^2)	100/90-19 M/C 57M 98 (1,0)
Freno ant., area spazzamento	Freno a disco singolo, 334,5 cm^2
Freno post., area spazzamentb	Freno a disco singolo, 391,1 era^2
Capacità carburante	7,7 litri
Angolo inclinazione forcella.	25° 39'
Avancorsa	100 *mm*
Olio forcella (per canna) – Capacità (STD)	463.cm^3
Olio forcella (per canna) – Livello (STD)	71 mm
Olio forcella (per canna) – Olio forcella: raccomandato	Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un equivalente

Voce	Sistema metrico
Motore	
Tipo	*A2* tempi raffreddato. ad acqua
Arrangiamento cilindri	Cilindro singolo inclinato di:18,5° dalla verticale
Alesaggio e corsa	54 iX'54,5.mnj'
Cilindrata	124,8 cm'
Rapporto compressione	9,1:1
Capacità olio cambio	**0,65** litri.
Carburatore	
Tipo	Con valvola a pistone
Numero identiiflcàzione	TMX04A
Gettò principale (standard)	#420
Getto minimo (sf andarci)	#40
Apertura vite aria	2 giri in fuori
Livello galleggiante	7,5 mm
Trasmissione	
Tipo frizione	Mùltidisco a bagno d'olio
Cambio	À 5 velocità ad ingranaggio costante
Riduzione primaria	3,150
Rapporto vélocità-I	2,307
Rappo'rfco.velocità.j|.	1,867
Rapporto velocità III	1,529
Rapporto-velocità IV.	1,294
Rapporto velocità V	1,130
Riduzione finale	4,077
Sistema cambio	Sistema di ritorno azionato dal piede sinistro l-N-2-3-4-5

Voce	Baii tecnici.
Sistema elettrico	
Accensione	*cm*
Sistema di. avviamento	A pedale
Candela – Standard	(NGK) BR9EG (DENSO) W27ESR-V
Candela – Opzionale	(NGK) BR9EV (DENSO) W27ESR-G

ELENCO PARTI OPZIONALI

Queste parti e questi attrezzi possono essere ordinati presso il proprio concessionario autorizzato Honda.

CARBURATORE	Annotazioni
Getto principale (Standard: #420)	#360—480 (in incrementi di 10) ^^^\ Dimensione ^J^^
Getto minimo (Standard: #40)	#35—40 (in incrementi di 2,5) #45—50 (in incrementi di 5)
Aghi getto Ago standard: 6DGY26—69 Diametro dritto: $_0$2,69 mm	Numer0 spi]lo gett0

Caratteristiche generali miscela (da 1/16 a 1/8 di accelerazione)	NUMERO AGO GETTO (Serie STANDARD)	NUMERO SPILLO GETTO (1/2 posizione del fermo più in basso di quella della serie standard. Miscela più ricca solo per aperture della valvola del gas da 1/8 a 3/4)
Più grassa ↑	6DGY26-66 (02,66 mm)	6DGY27-66 (02,66 mm)
	6DGY26-67 («2,67 mm)	6DGY27-67 (02,67 mm)
	6DGY26-68 (02,68 mm)	6DGY27-68 (02,68 mm)
	6DGY26-69 («2,69 mm) (STANDARD)	6DGY27-69 (02,69 mm)
	6DGY26-70 (02,70 mm)	6DGY27-70 (02,70 mm)
	6DGY26-71 («2,71 mm)	6DGY27-71 (02,71 mm)
Più magra ↓	6DGY26-72 (02,72 mm)	6DGY27-72 (02,72 mm)

TELAIO	Annotazioni
Corona Standard	< >: Maglie catena trasmissione 53T, alluminio <116>
.Opzionale	52T, alluminio <116> 54T, alluminio <116>
Supportoinferiore manubrio Standard	Spostamento di 3 mm
Opzionale	Nessuno spostamento
Ruota anteriore Standard	533,4 mm Altezza forcella: 7,0 mm (allineare la scanalatura di riferimento con la sommità dell'arresto superiore.)
Opzioni	508 mm • Gruppo ruota (salvo disco freno) • Camera d'aria gomma • Nastro di protezione • Arresto tallone gomma • Gomma anteriore (Dunlop D739FA) dimensione: 90/100—20 M/C Altezza forcella: 0 mm (allineare la sommità del gambale della forcella con la sommità dell'arresto superiore.) Gruppo forcella anteriore: vedi pagina 110. Distanza cerehióne - mozzo: 23,0 mm Limite di servizio deformazione cerehione: Radiale: 2,0 mm Assiale: 2,0 mm

ATTREZZI	Annotazioni
Chiave a dente A	Regolazione precarica molla ammortizzazione (due chiavi necessarie)
Banco da lavoro	Per la manutenzione
Manometro	Controllo pressione aria pneumatici

TELAIO	Annotazioni
Molle forcella [Standard]	0,44 kgtfinm, • Nessun contrasségno (prodotti di fabbrica)
[Più morbide]	0,42 kgf/mm H 1— segno tracciato
[Più rigide]	0,46 kgf/mm 4-«— 2 segno tracciato
Molle di serie [Standard]	4,6 kgf/mm Nessun contrassegno (prodotti di fabbrica) oppure Contrassegno bianco (parti sul mercato)
[Più morbide]	4,4 kgf/mm Contrassegno verde
[Più rigide]	4,8 kgf/mm Contrassegno blu 5,0 kgfmm Contrassegno rosso

Le molle di ammortizzazione e della forcella standard montate sulla motocicletta in fabbrica non sono contrassegnate.

Prima di sostituire le molle, accertarsi di contrassegnarle in modo da poterle distinguere da altre molle opzionali.

if **ELENCO CONTROLLI PER L'ISPEZIONE PRIMA KDELLAGUIDA** .:• *e* :• :•

'" Ispezione prima della guida

AVVERTENZA

- *Se l'ispezione prima dèlia guida e guella prima della gara non venissero eseguite^- è possibile incorrere in gravi lesioni personali e danni della macchina.* '.'.*•• ",s

- Livello olio cambio.....'.-,......rt.\..;....^J,.,.............19
- Livello liquido raffreddamento ...,.;".....................20
- Condizioni sistema di raffreddante-rito e tubi..... *20*
- Gamma temperatura, incrostazioni carboniose e *allentamento* terminale *cavo alta tensione* sulla candela.........,,.......:....->.......................20
- Condizioni e pulizia filtro aria..........................21
- Funzionamento e.gioco frizione..................,....; 5,22
- Condizioni cuscinetti cannotto sterzo e. parti •• correlate..........'..........*U*...........:.....'. 22, 99
- Funzionamento.valvola carburatore,.......;.,.,,> 6, 22
- Condizioni e pressione pneumatici '..''•................, 23
- Allentamento raggi..............'..........;....,v23J'il5, 118
- Allentamento fermi cerehione..............................23
- Fiinzionamento sospensioni anteriori e^ •: :'.-•> -.-. posteriori.....................:-.4-..\-/.<.,f,;..:.-.\i.-\.^:.^. 24; 25
- Controllo funzionamento.freni antèriof&eu i..' posteriore'..............t..'.".i\-.......^...'.&: i;r.:!'Ì-..'...;'7, 27
- Lasco e lubrificazione catena di trà&rnissione.... 28
- Danni o usura pàttini e rulli;guida catena di- trasmissione............!...:'.',*#.......!.v,..Vi.V.^.....30
- Danni o mancanza di. tensione intiHejc'amera di espansione,.......;.....:.........:.......,..'.;,,^.:..-.,;.y........ 30
- Possibili allentamenti delle varie partì (qu^l'i"dadi della testata del cilindro, bulloni di montaggio del motore, dadi degli assali, bulloni-dì'fissaggio del manubrio, bulloni dei tripli morsetti della forcella, regolatori della catena di-trasmissiòné, guida della catena di trasmission'e^qnnettori ,,. del fascio conduttori, bullone di'montaggio" del pedale di avviamento, ecc.).............,...........51, 52

TEMPI DI MANUTENZIONE

Esegttìf^ilp ezione prima della guida *in* corrispondenza di eiaseun tempo di manutenzione indicato.
I: Isjfeioìiare è pulire, regolare, lubrificare o sostituire se necessario- '• > •" . : . •
R: Sostituire - -'•-••€'. Pulire L: Lubrificare . .* . •

TT~T-^i-__^___ FREQUENZA .VOCE .;:•;-.. .• ^~~~—--~^	NOTA	Ogni gara'o circa 2,5 ', ' ore	Ogni 3 gare o drcEi 7;5 ore	Ogni 9:gare;o circa 22,5 Qire	Pag.rif.
FDNZJÒNAMENTO ACCELERATORE		I			'6,22
fHiTRQ'AEIA	(NOTAI)	C			. • 2 1 ,
QANDELA-; : •		: .·. · I . .	:• >• R		- 20
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO RADIATORE	(NOTA 2)	I			19
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO		I. .			20
DECABBONIZZAZIONE TESTA CILINDRO			.; c -		64.
DECÀRBONIZZAZIONE VALVOLA SCARICO		c			-· · · 6 8 ·
PISTONE E, FASCE ELASTICHE			R		- , te " r.
SPINOTTO PISTONEE CUSCINETTO PIEDE DI BIELLA.				• ; ' - R •	• -65 '.
VALVOLA A LAMELLA SOLAMENTE			R		. ••• M - \
OLIO CAMBIO •'•.'•':'•'	'•.'•7 PP;-		···' · K ·"		"• 19'--
CATENA DI TRASMISSIONE. . . . •••;...	•~*>.. ...-1	I, A	R		• ' 2 8 "
PATTUH CATENA DITRASMISSIONE;		I '•			30.
RULLI CATENA DI TRASMISSIONE		I			30-
PIGNONE		I			29
CORONA.		I			30 ' ,
LIQUIDO FRENI . .., . . .	(NOTA 2):	I			• 2 7
USURA PASTIGLIE FRENI-: '• • •• • .					, 27,28
SISTEMA FRENANTE"" ' ' •• '• ' ," •		I			.:. .27-.
SISTEMA FRIZIONE		• . J i			. ,,5,.74.
..CAVI DI COMANDO y • .	* :	I,L •			. **80,58.**
CAMERA ESPANSIONE/SI1-ENZIATORE		. ji -.: .			301126
SOSPENSIONI . •• . ,.		.•.•I-....-'			24, 26
FOECELLONE/COLLEGAMENTO AMMORTIZZAZIONE			'· L · ''		'!',..• * ' '
OLIO FORCELLA . -• ., .	(NOTA 3)		-R		96
DADI, BULLONI ED ELEMENTI DI FISSAG-GIO		I			51,52
RUOTE/PNEUMATICI :" • . .		I			23,114
CUSCINETTI TESTA STERZO • •				I	22,99

Questi tempi di manutenzióne sono basati su condizioni di guida medie. Macchine soggètte ad un uso più pesante necessitano di manutenzióne più frequente.

NOTE: 1. Pulire dopo ciascuna batteria in condizioni ambientali polverose.
2, Sostituire ógni 2 anni. La sostituzione necessita di conoscenze meccaniche.
3. Sostituire dopo il primo periodo di rodaggio.

INFORMAZIONI DI ASSISTENZA GENERALE

- Eseguire la manutenzione su un piano resistente ed a livello utilizzando il banco da lavoro opzionale o un supporto equivalente.
- Al momento del rimontaggio, installare sempre guarnizioni, anelli ad O, coppiglie, anelli elastici dello spinotto del pistone, anelli elastici, ecc, nuovi.
- Quando si stringono bulloni, dadi o viti, iniziare sèmpre da quelli di diàmetro maggiore o più interni e stringerli alla coppia specificata seguendo uno schema incrociato.
- Utilizzare parti di ricambio originati Honda o parti equivalenti per la manutenzióne della CR.
- Al momento del rimontaggio, pulire le parti con un solvente di pulizia non infiammabile. Lubrificare le superfici di scorrimento, gli anelli ad O e le tenute prima del rimontaggio.

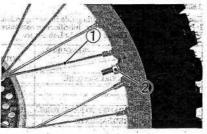
AVVERTENZA

- *La benzina o solventi a bassopuntó di ignizione sono estremamente infiammabili o esplosivi e non devono essere mai utilizzati per la pulizia delle parti o delPelemento del filtro dell'aria. Il loro uso potrebbe causare fiamme o esplosioni.*

- Dopo il rimontaggio controllare che tutte le parti siano state reinstallate -in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.
- Ingrassare le parti dove specificato.

NOTA:
- I dati tecnici sonò elencati a pagina 9.

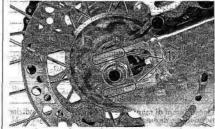
MANUTENZIONE TRA LE BATTERIE/TRA PROVA E GARA

- Sporco = usura e peso. Pulire lo sporco accumulato sotto ai parafanghi è. sulle ruote,- sospensioni, manopole, comandi e poggiapiedi. Utilizzare una spazzola di nylon rigida per la pulizia delle parti.
- Controllare la.pressione dell'aria dei pneumatici.
- Controllare la tensione dei raggi ed il serraggio dei manicottini.

(1) RAGGI (2) CONTRODADI CERCHIONE

- Pulire la catena con una spazzola'rigida di nylon; lubrificare e regolare se necessario.
- Controllare il serraggio dei bulloni e dei dadi della corona.

AVVERTENZA

- *Non eseguire la manutenzione col motore acceso. Ciò potrebbe causare ferite alle dita à alle mani.*

- Dopo la regolazione, controllare che i contrassegni dei registri della catena siano nella stessa posizione su entrambi i lati per accertarsi che la ruota posteriore sia allineata in modo corretto. Ciò è particolarmente importante per ottenére le migliori prestazioni dal freno a disco posteriore e per estendere la durata delle pastiglie.

(1) CONTRASSEGNO REGISTRO CATENA

- Accertarsi che la benzina e l'oliosiano ben mescolati agitando bene il contenitore prima' di versare la miscela nel serbatoio del carburante.

- Rilasciare la pressione accumulatasi nelle canne della forcella (eccedente la normale pressione atmosferica: 0 kPa) a causa del normale lavoro della forcella stessa durante la guida. La ruota anteriore deve essere sollevata dal suolo per eseguire questa operazione.

(1) VITE RILASCIO PRESSIÓNE

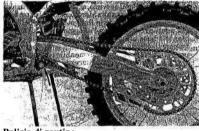
MANUTENZIONE DOPO LA GARA

Per le prestazioni a lungo termine dèlia CR è importante eseguire sempre correttamente M mànutènzjpne.. Se si *considera* che il ciclo di manutenzione termina quando la paacchina è completamente.pronta.per le prove della prossima gara ed inizia-nuovamente dopo tali prove, è chiaro che c'è del lavoro da fare. Dopo la gara,è un buon jnomento per iniziare la, manutenzione di routine.

Lubrificazióne dopo là gara

Applicale'.'un leggero strato, di'olio'antirùggine ,alla catena di trasmissione, al pignone e. a qualsiasiparte di acciaio del telaio o del motore dove la vernice si è usurata ed il metallo..^sposto potrebbe arrugginirsi. Applicare una maggiore quantità di olio se la gara fosse ...stata particolarmente umida o fangosa;

AVVERTENZA

• Fare attenzione a non rimanere impigliati con le dita tra la catena eia'corona;

Pulizia di routine

Se la CR fosse solo leggermente sporca, pulirla manualmente con una spazzola rigida di nylon ed alcuni stracci pilliti. Non vi è alcuna Ragione,di .-utilizzare umidità npn'neeessaria.

AVVERTENZA

- *Fare attenzione a non riftùmère impigliati con le ditti tra la catena e la corona.*

Dedicare tempo sufficiènte 'perpulire 'edRasciugare complètamente la.CR\per ridurre, le possibilità di corrosione e ruggine.

Lo sporco accumulato deve essere allentato con un getto d'acqua; esso va quindi spazzolato con una spazzola adatta, sapone ed acqua; la macchina deve quindi essere risciacquata con acqua pulita ed asciugata completamente.

Nei negozi di ferramenta o di articoli vari sono disponibili vari tipi di spazzole che sono estrèmamente utili per rimuovere lo sporco dalle molte rientranze della CR.

Lavaggio a pressione

ATTENZIONE*

- *Verso certe zone della motocicletta non bisogna dirigere il getto di uno spruzzo d'acqua sotto pressione. Si può facilmente cedere alla tentazione di permettere alla pressione dell'acqua dì eliminare tutto lo. sporco accumulatosi, ma è necessario controllarsi, ha forzadell'aequainquesteparticolaricondizioni di pressione può forzare l'impermeabilità dei parapolveridei puntiteli pernoj^eltesospensioni e nei cuscinetti della t$esiaih '.dello sterzo, consentendo la penefpa.pi'ipn'è di polvere itlVinierfioe,alcontrario,facendonefuoriuscire gli agenti lubrificanti. Evitare. di spruzzare acqua sotto il sedile ed il serbatoio del carburante, come pure nell'alloggiamento del filtro e nel sistema di scàrico.*

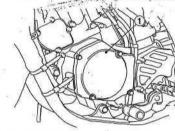
(1) CUSCINETTI T^STASTÉRZQ

C2).puNTi IBERNO SOSPENSIONI

Controllo condensa

Cambiamenti di temperatura assieme con TÙjnìdità dell'aria permettono la formazione di condensa in alcune aree della CR. L'area maggiormente colpita è quella della cavità dell'alternatore/accensione sul lato sinistro del carter.

Ogni volta che si procede al lavàggio^ della motocicletta CRsi de ve anzitutto togliere il coperchio dell'alternatore, strofinare cqn'un piànn.o asciutto per eliminare ogni tràccia visibi le di condens ; e ; ittendefe' per un paio d'ore che la cavità si àscitfgJii prima di rimettere il coperchio. Prima di rimettere il coperchio controllare le condizioni della guarnizione *è* sostituirla se del casoni

Della condensà^può ' formarsi anche nella cavità del cambio. *Cioè normale hd* «.inoltre una ragione in più per cambiare spesso l'alio d^èanifeio;

(1) COPERCHIO ALTERNATORE

Lubrificazione dopo la pulizia

Per quanto si possano fondamentalmente seguire le istruzioni fornite nella sezione dì manutenzione generale (pagine 14—16), vi sono alcune cose da fare dopo il lavaggio della CR per prevenire ruggine e corrosione.

Quando la CR è pulita ed asciutta, proteggere qualsiasi punto di acciaio esposto con un leggero strato di anèiriagginei-'ìì'iabpificare la catema di trasmissione ed il pigiiQne'do.po'ìawe:rIi rimossi e' beh puliti con solvente di pulizia- Accertarsi chella catena sia pulita ed asciutta primaldi applicare il lubrificante.-

Seguire- *le-* raccomandazioni fomite in questo manuale perla lubrificazione di parti coìneipunti perno delle leve del freno e della frizione e dei perni dei'poggiapiedi.

MANUTENZIONE GENERALE.

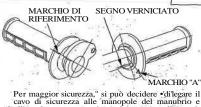
- Cappuccio candela: legare *il* cappuccio della candela con un filo di plastica per evitare che possa allentarsi o che l'acqua possa penetrare all'interno.

- Filtro dell'aria: Pulire ed oliare periodicamente il filtro dell'aria perché il volume di aria in grado di passare attraverso il filtro, influisce in modo determinante sulle prestazioni della motocicletta. Sia le prestazioni del motore sia la sua lunga durata possono venire influenzati negativamente da un filtro dell'aria che si sia deteriorato sino a consentire il passaggio di polvere. Ispezionare accuratamente il filtro dell'aria ogni volta che si procede alla sua manutenzione, per verificare che non ci siano piccole rotture o separazioni nelle cuciture. Tenere sempre a disposizione un filtro nuovo, pulito, oliato, pronto per l'installazione, e conservato in un sacchetto di plastica. Correndo in condizioni particolarmente polverose, si può rendere necessaria la manutenzione del filtro dell'aria o là sua sostituzione con un altro filtro già pronto all'uso, fra una manche e l'altra; Fare attenzione a non oliare troppo il filtro. Mentre è importante oliare accuratamente il, filtro, una oliatura eccessiva può causare delle condizioni di corsa troppo ricche, probabilmente ancora più evidenti col motore al minimo o comunque a basso regime di giri: Per il servizio, attenersi alle istruzioni della sezione dedicata alla Manutenzione. Ingrassare sempre accuratamente la flangia del filtro dell'aria nei,punti di contatto con l'alloggiamento. Il grasso bianco a base di litio, si rivela assai utile in questi frangenti perché qualsiasi presenza di sporco che penetri nella zona impermeabile potrà essere individuata con *maggior* chiarezza (pag. 21).

- Candela: Certe candele non a. resistenza possono causare problemi di accensione. Vedere i consigli in altra parte di questo manuale per certi tipi specifici di candele, onde poter essere sicuri di aver utilizzato candele di portata e gamma di calore adeguati. Sostituire la candela periodicamente, attenendosi a quanto indicato^ nel Programma di Manutenzione Cpag.ll.e20k ,-. ...

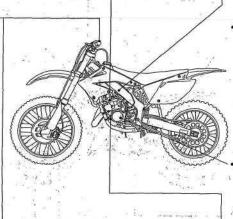
- Olio del cambio: Scaricare e sostituire spesso l'olio della trasmissione.per garantire la massima possibile durata della trasmissione e della frizione. Frequenti cambi di olio, inoltre, assicureranno anche .costanti prestazioni nell'uso del cambio e della frizione (pag. •19).

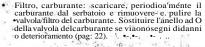
- Tenuta dell'alloggiamento del filtro dell'aria: In caso di anche minimi dubbi sull'integrità della sua tenuta, togliere la protezione dell'alloggiamento del filtro dell'aria e provvedere a ricostituirne la tenuta d'aria nel punto in cui la copertura sì collega all'alloggiamento del filtro, usando un sigillante al silicone. Usare un agente bloccante anche sui bulloni di attacco. Ispezionare periodicamente il filtro dell'aria e il condotto della présa d'aria per individuare eventuali segni di deterioramento o presenza di polvere o sporco.

- Manopole; dopola sostituzione delle manopole, usare sempre fissatore Honda Bond A per fissare quelle nuove. Per quanto riguarda la rimozione, consultare pagina 89... .. - , :.
  Manopola del gas: allineare il segno di riferimento sulla manopola *del* gas al bordo della guida del *cavo* del gas.
  Manopola sinistra: allineare il segno "A" sulla manopola sinistra al segno verniciato sul manubrio.

Per maggior sicurezza," si può decidere •'di'legare il cavo di sicurezza alle manopole del manubrio e all'acceleratore, per evitare che .possano allentarsi. Posizionare le estremità arrotolate del cavò lontano dalle proprie palme e vèrificare di aver ben piegato le 'estremità inserendole nelì&gomma *della* niahopola, in modo che non venganù'ad impediré'il moviménto dei guanti.

- Comando dell'acceleratore: Periodicamente, dopo un - . certo, numero di corse, smontare il comando dell'acceleratore, ripulire accuratamente l'interno del tamburo e il manubrio^ ed applicare un lèggerò strato di lubrificante al siiipone. Ispezionare accuratamente il cavo per individuare. eventuali piegamenti o altri danni che potrebbero in qualche modo impedire il buon controllo dell'acceleratore. Spostare il manubrio da una estremità all'altra per vèrificare che il. cavo non interferisca con il moviménto. Vèrificare che la parte superiore del carburatore sia strettamente avvitata. - Vèrificare ' inoltre che, dopo la manutenzione e l'ispezione, il funzionamento dell'acceleratore-sia perfetto.- :.

- Guarnizioni; utilizzar.©-, sempre guarnizioni nuove quando si^imontano i componenti. ?,.,.

- Rimozione cilindro: ingrassare leggermente le spine di montaggio del cilindro onde evitare la corrosione. Le tolleranze sono piuttosto strette ed è perciò necessario tenere queste spine ben pulite (pag. 63).

- Gonnéttòri elettrici: pii'ur: ri'(un tt,ri elettrici ed ayvoigecli con nastro is<*iante per ridurre le possibilità di scqllegainenti, cortearcuiti dovuti al uuua'iia 'o •Gorrosiòne! Protezione' addizionale;-contro la corrosióne raene fornita utilizzando Hijndà:13iele&tric Grease.o.ùn. equivalènte su tutti-i collegamenti . elettrici. • • • ' ; • ; . , .

- Filtro, carburante: scaricare, periodioa'ménte il carburante dal serbatoio e rimuovere- e. pulire la •valvola/filtro del carburante. Sostituire l'anello ad O della valvola delcarburante se viaonosegni didanni o deterioramento (pag: 22). ' •-.•-. •- . ..

- Contaminazione, del carburante: Svuotare periodicamehte la vaschétta del galleggiante e vèrificare che il.carburatore non risulti contaminato ;da sporcoo terriccio (pag, 32).

- Tenuta del trattcrdi aspirazione: Le perdite di aria intorno all'isolatore del-carburatore ed al complesso della valvola, a lamella dévono essere chiuse smontando, e pulendo il tjuttpvre rimettendo il dispositivo a tenuta con una nuova guarnizione ed un qualche agentesigillante. Fare attenzione. a non stringeie troppo i huUoni di montaggio - questa è infatti la più comune causa di perdite in questo

- Accensione: rimuovere il coperchio dell'acceleratore e tenerlo rimorso per alcune ore dopo ciascun lavaggio per lasciare evaporare la condensa. Estrarre il volano ogni poche còrse e pulirlo assieme alla superficie di montaggio sull'albero motore, allo statore dell'altersatore;i al pickup del .generatore di impulsi jd^JjaJ GEBnG Béled^ail'airitéracavità dell'accensione. La presènza! :di'^pdieotra'il. generatore di impulsi dell'accensione .ed il volano, rende -.necessaria la compensazione da partè del"mòdulo di coiXtrollò dell'acce'iiii'p'jìe^'pér . iiiWntenere . la 'curva . ^^ e l le^ sinré co^rretta. La pulizia dello sjibrco dalla ,'te'^Lttó p'ntìcipal^ s.uj late) dell'accensione aiuta a _"p^eVeiiirrie un usura prematura. Un'attèntà ispezione ; dì.'quésta téymta può rivelare prOblerni jji' perdite j)rhnaché sV^erifichinbdanni aì^rnotore; ' >.

- Bulloni di montaggio d'el motore: Vèrificare che i bulloni di montaggio delTnotore siano serrati alla coppia di torsione specificata. Per *maggiore* tranquillità; togliere i dadi, pulire le filettature e applicarvi un agènte sigilieinte prima di stringere i dadi stessi. * ' ; .

- Lubrificazione collegamento sospensioni: smontare, pulire, ispezionare e lubrificare tutti i cuscinetti di perno dopo ogni 7,5 ore di utilizzo per mantenere le prestazioni delle sospensioni e minimizzare l'usura. Utilizzare pasta al bisolfuro di molibdeno (contenente più del 40% di bisolfuro di molibdeno).

- Lubrificazione del perno del forcelJone oscillant Pulire, ispezionare e lubrificare quando si.procec alla manutenzione dei pèrni di collegamento del sospensioni. Verificare che tutte le tenute dei per delle sospensioni siano in buone condizioni. Usa una pasta al bisolfuro di molibdeno (contenente olt il 40% di bisolfuro' di molibdeno).

- Forcellone oscillante: non saldare o riparare qualsiasi modo un forcellone oscillante danneggiato. Le saldature indeboliscono iLforcellone.
- Poggiapiedi: i denti usurati dei poggiapiedi possono essere riparati 'limando le gole tra i denti cori una lima .triangolare, listare cé se i dènti'sono, troppo ~ affilati, la durata.delle'suòle degli stivali si accorcia. Affilare solo le puixte dei. denti! Se si limano eccessiVamente le. gole, i p;og^apiedi si indeboliscono. Accertarsi che i .poggiapiedi '.possaii.0'., ru.òtare liberamente è che le coppiglie di fermo dei perni siano in buone condizioni.

- Sostituzione liquido freni: sostituire il liquido idraulico del circuito frenante ógni due anni.

- Foro di ispezione della pompa dell'acqua: Dopo ogni corsa controllare il foro di ispezione ubicato subito sotto il coperchio della pompa dell'acqua, nel coperchio-destro del càrter. Ripulire eventuali accumuli di sporco o polvere, se necessario; Controllare che non vi siano perdite di'liquido per raffreddamento o di olio. Eventuali perdite di liquido per raffreddamento significano che la guarnizione dell'acqua è usurata o danneggiata. La presenza di pèrdite di olio significa che la guarnizione dell'olio della trasmissione è in cattive condizioni. Se si rende necessaria la sostituzione anche solo di una delle due guarnizioni, entrambe le guarnizioni devono essere sostituite contemporaneamente.
- Ispezione pinza freno: accertarsi che entrambe le pinze anteriore e posteriore siano in grado di muoversi liberamente sui perni delle staffe relative. Controllare periodicamente lo spessore delle pastiglie e sostituire quest'ultime quando esse raggiungono lo spessore minimo.

- Cuscinetti testa sterzo: pulire, ispezionare ed ingrassare periodicamente i cuscinetti della testa dello sterzo - specialmente se si percorrono frequentemente tracciati umidi, fangosi o estremamente polverosi.

- Olio/prestazioni forcella: smontare, pulire ed ispezionare la forcella e cambiare l'olio regolarmente. La contaminazione dovuta alle piccole parÈicelle metalliche prodotte dal normale lavoro della forcella, oltre ài normale deterioramento dell'olio, causa il deterioramento delle prestazioni delle sospensioni. Utilizzare Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un òlio equivalente contenente additivi speciali per assicurare le .prestazióni ottimali delle sospensioni anteriori della OR (pag. 96).
- Telaio: dato che la CR è una macchina ad alte prestazioni, anche il telaio deve essere tenuto in considerazione come parte del programma globale di manutenzione per le competizioni. Ispezionare periodicamente il telaio per individuare possìbili crepe o altri danni. Ciò fa parte della logica delle competizioni.
- Raggi: controllare frequentemente la tensione dei raggi tra le prime corse. Quando i raggi, i manicottini ed i punti di contatto sul cerehione si assestano, è possibile cé i faggi debbano essere ristretti. Una volta superato questo periodo di assestamento, i raggi devono essere in grado di mantenere la tensione. Inelùdere comunque il controllo regolare della tensióne dei raggi' e delle condizioni generali della ruota nel programma di manutenzione per la gara (pag.23).
- Dadi, bulloni, ecc; L'applicazione di un agente che blocca le filettature delle chiusure più importanti offre, un ulteriore elemento di sicurezza. Togliere i dadi, pulire le filettature sia dei bulloni sia dei dadi, applicare l'agente, bloccante e ristringere i bulloni alla coppia specificata.

PREPARATIVI PER LA MANUTENZIONE

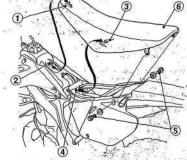
SEDILE

Rimozione

1. Togliere i bulloni ed i collari del sedile.
2. Far scorrere il sedile all'indietro mentre lo si solleva e quindi rimuoverlo.

Installazione

1. Inserire la sporgenza anteriore del sedile nella staffa e quella posteriore nelle linguette premendo e spingendo in avanti il sedile.
2. Rimontare i collari e i bulloni.
3. Stringere i bulloni alla coppia specificata.

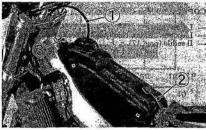
COPPIA: 20N-m (2,7 kgf-m)

(1) SPORGENZA ANTERIORE
(2) STAFFA
(3) SPORGENZA POSTERIORE
(4) LINGUETTE
(5) BULLONI/COLLARI
(6) SEDILE

SERBATOIO CARBURANTE

Rimozione/installazione

1. Togliere il sedile (vedi sopra).
2. Portare la valvola del carburante su OFF.
3. Rimuovere i bulloni A delle protezioni ed i collari lunghi.
4. Rimuovere i collari B delle protezioni, i collari corti e le protezioni.

(1) BULLONI A PROTEZIONI/COLLARI LUNGHI
(2) BULLONI B PROTEZIONI/COLLARI CORTI
(3) PROTEZIONE

5. Estrarre il tubo dello sfiato dal dado del cannotto dello sterzo.
6. Sganciare e rimuovere la fascetta del serbatoio del carburante.
7. Rimuovere il bullone del serbatoio del carburante.

(1) TUBO SFIATO
(2) FASCETTA SERBATOIO CARBURANTE
(3) BULLONE SERBATOIO CARBURANTE

8. Scollegare la linea del carburante dalla valvola del carburante.
9. Rimuovere il serbatoio del carburante.

⚠ AVVERTENZA

- *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe particolari condizioni può anche esplodere. Eseguire questa operazione in un'area ben ventilata e a motore spento. Non fumare e non avvicinare fiamme o scintille all'area in cui la benzina viene scaricata o conservata o dove si esegue il rifornimento.*

(1) LINEA CARBURANTE
(2) VALVOLA CARBURANTE

L'installazione viene eseguita nell'ordine inverso a quello di rimozione.

COPERTURA LATERALE

Rimozione/installazione

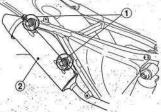
1. Asportare la sella.
2. Rimuovere il bullone della copertura laterale, il collare e la copertura laterale.

(1) BULLONE COPERTURA LATERALE/COLLARE
(2) COPERTURA LATERALE

Il rimontaggio viene eseguito in ordine inverso a quello dello smontaggio.

TELAIO SECONDARIO

Rimozione

1. Rimuovere il sedile (pag. 17).
2. Rimuovere la copertura laterale destra (pag. 17).
3. Togliere i bulloni di montaggio della marmitta e la marmitta.

(1) BULLONI DI MONTAGGIO
(2) MARMITTA

4. Allentare la vite della fascetta del tubo di collegamento del filtro dell'aria.

(1) VITE (2) MORSETTO

5. Rimuovere i tre bulloni di montaggio posteriori del telaio secondario.
6. Rimuovere il telaio secondario tirandolo dritto indietro.

(1) BULLONI MONTAGGIO TELAIO SECONDARIO
(2) TELAIO SECONDARIO

Installazione

Installare quanto segue
- Il telaio secondario.
- Il tubo di collegamento e stringere la fascetta.
- I bulloni di montaggio del telaio secondario e stringerli.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

- **La** marmitta.
- La copertura laterale (pag. 17).
- Il sedile (pag. 17).

PIASTRA NUMERO

Rimozione/installazione

1. Rimuovere la linguetta della piastra del numero dal manubrio.
2. Togliere il bullone e la targa per il numero di gara.

(1) LINGUETTA (2) BULLONE
(3) PIASTRA NUMERO

3. Installare la piastra del numero allineando il suo foro col perno del cannotto dello sterzo.
4. L'installazione viene eseguita nell'ordine inverso a quello di rimozione.

(1) FORO (2) PERNO (3) PIASTRA NUMERO

PROCEDURE DI MANUTENZIONE

ÓtlO DEL Cj&MBIO ;J

Ispezione e rabbócco dell'oliò dèlia trasmissióne

1. • Porre la motocicletta in una posizione vertiealeed in piano.
2. Avviare il motore e lasciarlo riscaldare! per circa tre minuti. Spegnere quindi, il motore e lasciarlo raffreddare per altri tre minuti, "]:', -.-
3. Tenendo la CR in. posizione v^rticale.;;rimijoyere il tappo del foro di riempimento dell'oliò ed ilbulìone di controllo. Una piccola quanti^à.dioljo deve fluire dal foro di controllo.
4. Se vi fosse olio in eccesso, lasciare éhé, esso fluisca dal foro di controllo fino ad esaurimento.
5. Se il livèllo dell'olio fosse inferiore al foro di controllo, aggiungere olio attraverso il foro di riempimento fino a che esso non inizia a" fluire dal foro di controllo. Installare il bullone di controllò ed il tappo del foro di riempimento. Ripetere le fasi da 2 a 4.
6. Dopo aver eseguito il controllo, stringere saldamente *il* bullone di controllo ed il tappo de] foro di riempimento.

Coppia: Bullone di controllo dell'olio: 9,8 Nm (1,0 kgf m)

(1) TAPPO FORÒlÙElilPiMENtO OLIÒ
(2) BULLONE CONTROLLO OLIO ; . '

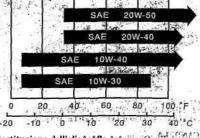
Olio eambiou-aecomarulato
UTILIZZARE OLIO Horida PER MOTORI A4 TEMPI O UN EQUIVALENTE. Utilizzare solo olio motore altamente, detergente di ottima qualità corrispondente alla O'eccèdente la certificazione.di servizio API SE, SP o SG. L'olio motore certificato SE, SF-o SG presenta tale indicazione sul contenitore^L'uso diadditivi spedalinon è necessario e contribuisce unicamente all'aumento delle spese di esercizio.

ATTE]

- *L'olio è un fattole importante per le prestazioni eia durata del cambio e déUa, frizióné. Oli da gara non detergenti,, vegetetliò a ba$e di olio di castoro non sono raccontandoti.*

Viscosità olio raccomandata

SAE10W-40

Altre viscosità indicate nella'tabella in basso possono essere utilizzate quando,la temperatura media jn'efla zon'a-di-TitiKzzoJrientra nella gartìrna jndicatà,'.

Sostituzione dell'olio^e^fla ^a^njiissiQim'T.

1. Rimuovere il tappo di riempimento aell^lio dalla /òó^eiituità^fst^a^^^^i^r/p,
2. Porre un contenitore per tf'ràccoìta dell'olio sq^tto al motore e quiijdi rimuovere jl'bulJone. di scariéo-.
3. Dopo-aver scaricato completamento l'olio, reìastallare il bullone di scarico còri una nuòv^'roridéUaSi tenuta.

Còppia: 29 N-in (3,0 kgf-m)

4. Aggiungereòlioràccòm'aiidàtb;.

Capacità: 0,57 litri allo scarico

5. Controllare il livello dell'olio seguendo le fasi da-2 à 6 della procedura di controllo del livello deU'olio.

(1) BULLONE SCARICO OLIO

LI^tìJÒ*fR&FEÉbDAMENTO

Racc•mandazioni,Uquida di raffreddamento

UÈilìzz^e solo^n'Ègelo a base diglicòle etilico di Èftiònà qualità, c!énteriènt£.agéhti di protezione dalia corrosione speciEcamer te raccom andato'per l'utilizzo con motori in alluminio. (Vedere l'etichetta del contenitore dell'antigelo).

ATTENZIONE:

- *L'uso di fluido di raffredcLantètito con inibitorì dibilicatipuò>c;a,usarQtin,cqnsumqrapidodelle guarnizioni detta pómpa dell'acqua o l'intasamento dei passaggi del radiatore. L'uso di acqua non distillata può danneggiare il moibrei(iActjjue>ydure o salate- sono dannose hlVfillùmittio; (La fabbrica: fornisce la CR con un<wmìscé$à50/50di antigelo ed acqua. Questa miscela-vienè raceómandataper la:gran-parte delle temperature di funzionamento cfornisce una buona protezione dalla corrosione. Una maggióre eòiicentraz ione. di antigelo diminuisce le- prestazióni' del sistema di raffreddamento .e viene .raccomandata solo qualora fosse necessaria un'ulteriore protezione dal freddo. L'uso di una quantità 'di antigèlo inferióretìl40% nOnfórhisheùhYaffreddamento ó una protezióne dàlia corrosione adeguati.*

Livello liquido di raffreddamento

⚠ AVVERTENZA

- *Non rimuovere mai il tappo del radiatore quando il motore è ancora caldo. Il liquido di raffreddamento è pressurizzato e può causare gravi scottature.*

1. A motore freddo, togliere il tappo del radiatore e controllare il livello del liquido perii raffreddamento. Il livello del liquido è. corretto quando si trova in corrispondenza del lato inferiore del bocchettone di rabbocco del radiatore. • .-

(1> TAPPO RADIATORE - . .•

2. Se'il livello è basso rabboccare sino alla base del bocchettone. '

NOTA:

- .Ispezionare il-livello del liquido di raffreddamento .prima di ciascuni utilizzo.Una perdita di liquido di circa 20-^SO cm³ attraversò jl .tubo di traboccamento .è normale) Se la perdita di liquido:fosse superiore, •' ispezionare il^sistema di raffreddamento.

Rapacità: 0,97 litri allo smpntàggio
'0,88 litrì;allo scarico

3. Installare saldamente[1] ir tappo del radiatore.

ATTENZIONE:

- *Se iltappo del radiatore non viene installato in modo corretto, ciò causa, perdite eccessive di liquido e con conseguente surriscaldamento e danneggiamento del motore.*

Ispezione sistema di raffreddamento

1. Controllare se vi sono perdite, sul sistema di raffreddamento.
2. Controllare che i tubi dell'acqua non abbiano screpolature e non siano deteriorati, e chele fascette di chiusura non siano allentate.
3. Controllare se il supporto del radiatore è allentato:
4. Accertarsi che il tubo di traboccamento sia collegato e non intasato.
5. Controllare se le alette del radiatore fossero intasate.
6. Controllare il foro di controllo sotto' alla pompa dell'acqua per vedere se vi sono perdite. Accertarsi che il foro rimanga aperto: Se vi sono perdite di acqua attraverso il foro di controllo, la tenuta della pompa dell'acqua è danneggiata. Se vi'sono perdite di olio attraverso il foro di ispezione, il paraolio del cambio è danneggiato. Vedere pagina 87.

(1) TUBO DI TRABOCCAMENTO '
(2) TUBI DELL'ACQUA (3) POMPA ACQUA
(4) FORO CONTROLLO PERDITE ACQUA

CANDELA

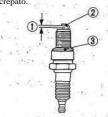
CANDELA RACCOMANDATA:

MAHCA	STANDABD	OPZIONAXE
NGK	•BR9EG	BR9EV
DENSO	W27ESE-V	W27ESB-G

Se si sostituisce la candela con una qualsiasi altra marca, accertarsi di selezionare lunghezza della filettatura e gamma di temperatura corrette.
Prima di rimuovere la candela, pulire bene l'area del foro della candela per evitare l'ingresso di sporco nel cilindro.

ATTENZIONE:

- *L'uso di una candela con lunghezza della filettatura e gamma di temperatura scorrette può causare danni al motore. L'uso di una candela senza resistenzapuò causare problemi all'accensione.*

1. Con uno spessimetro misurare il gioco della candela e regolarlo, se del caso, piegando con attenzione il lato dell'elettrodo.
   Il gioco raccomandato della candela è:
   0,5—0,6 min
2. Controllare se l'elettrodo fosse usurato o con depositi, se la guarnizione fosse danneggiata e se l'isolatore fosse crepato.

(1) DISTANZA ELETTRODI CANDELA
(2) ELETTRODO LATERALE
(3) GUARNIZIONE DI TENUTA

3. Per ottenere indicazioni accurate della candela, accelerare fino alla velocità di corsa in linea retta. Premere il pulsante di spegnimento del motore e disinnestare la frizione azionandone la leva.
   Lasciar fermare la motocicletta e quindi rimuovere e controllare *la* candela. L'isolatore di porcellana attorno all'elettrodo centrale deve essere di colore màrroncino'o/un grigio medio.

NOTA:

- Se si utilizza una candela nuova, guidare per almeno dieci minuti prima di controllare la candela; una candela nuova non sì colora subito.

Se gli elettrodi appaiono bruciati oppure se l'isolatore è bianco o grigio chiaro (miscela povera) o gli elettrodi e l'isolatore sono neri o sporchi (miscela ricca) vi è un problema altrove.
Controllare la miscela benzina/olio, il carburatore ed il sistema di alimentazione del carburante, e la fase dell'accensione.

4. Inserire la candela, avvitarla a mano sino a quando non si riesce ad avvitarla oltre e procedere poi a stringerla con un'apposita chiave per candele sino a quando la guarnizione di tenuta risulta compressa (mezzo giro per la compressione di una guarnizione per candele nuova, e da 1/8 ad 1/4 di giro per la compressione di una guarnizione usata).

(1) CANDELA

ACCENSIONE

Questo modèllo CR ha un sistema di accensione à scarica capacitiva (CDI), pertanto la registrazione periodica della fase dell'accensione non è necessaria. Se si desidera controllare la fase dell'accensione, vedere a pagina 138.

FILTRO ARIA

Il filtro dell'aria utilizza un'elemento interno ed uno esterno di poliuretano che non possono essere separati. Un filtro dell'aria sporco riduce la potenza del motore. Per pulire il filtro dell'aria:

1. Togliere il sedile (pag. 17).
2. Allentare il bullone di fissaggio del filtro dell'aria.
3. Rimuovere il gruppo del filtro dell'aria.

(1) FILTRO ARIA (2) BULLONE FISSAGGIO

4. Rimuovere il filtro dell'aria dal suo supporto.

(1) SUPPORTO FILTRO ARIA (2) FILTRO ARIA
(3) BULLONE FISSAGGIO FILTRO ARIA

5. Lavare il filtro delibarla con un solvente per pulizia non infiammabile, e lavarlo poi in una soluzione di acqua calda e normale detersivo per la lavatura dei piatti di cucina.
6. Pulire l'interno dell'alloggiamento del filtro dell'aria.

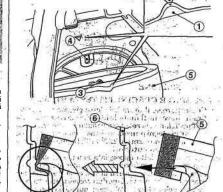
⚠ AVVERTENZA

- *Non utilizzare mai benzina o solventi a basso punto di ignizione per la pulizia del filtro dell'aria. Il loro uso potrebbe causare incendi o esplosioni.*

NOTA:
- Il filtro dell'aria è costituito di due elementi: interno ed esterno, che non possono essere separati.

7. Attendere che il filtro dell'aria sia completamente asciutto. Una volta asciutto, imbibirlo con olio per filtri Honda pulito, o con un olio equivalente; spalmare d'olio l'intera superficie, interna ed esterna, e strofinare bene con entrambe le mani per far ben impregnare d'olio il filtro dell'aria. Strizzarlo poi per togliere l'olio in eccesso.
8. Spalmare sulla superficie di tenuta un sottile strato di grasso bianco al litio.
9. Rimontare il complesso del filtro dell'aria e del supporto. Inserire la protuberanza del supporto del filtro dell'aria nel foro del filtro stesso, e far passare il bullone di sostegno del filtro attraverso il complesso del filtro e del supporto.
10. Installare il complesso del filtro dell'aria nel suo alloggiamento allineando la protuberanza che si trova sul supporto del filtro con il foro dell'alloggiamento, e la linguetta del filtro dell'aria con il contrassegno "A" che si trova sull'alloggiamento del filtro stesso. Stringere saldamente il bullone di fissaggio.
11. Rimontare il sedile (pag. 17).

ATTENZIONE:

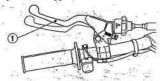
- *In caso di non corretta installazione del complesso del filtro dell'aria, polvere e sporco possono penetrare nel motore con conseguente rapida usura degli anelli del pistone e dei cilindri.*

(1) LINGUETTA
(2) CONTRASSEGNO DI RIFERIMENTO
(3) PROTUBERANZA (4) FORO
(5) FILTRO DELL'ARIA
(6) ALLOGGIAMENTO FILTRO ARIA
(7) SUPPORTO DEL FILTRO DELL'ARIA

DADI/BULLONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

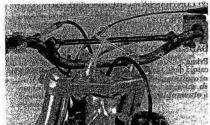
Prima dell'uso controllare sempre e ristringere, se del caso, i dadi, i bulloni e gli altri dispositivi di fissaggio.

FRIZIONE

Funzionaménto[1] . * .,

1. Controllare cHe la. leva della frizióne funzioni, senza •. intoppi. tiuhrificare.)l;^érn,o; della, leva della frizione o il cavò della fn'ziòn^ se~vi fossero problemi di funzionamento.
2. Controllare se il cavo della frizione fosse deteriorato, piegato o danneggiato.

(1) LEVA FRIZIONÒ •"•'.;T.*.\-.,r - ;

MANUBRIO E CUSCINETTI TESTA STERZO

1. Controllare se il manubrio fosse piegato o crepato.
2. Controllare che il manubrio non si sia spostato dalla sua posizione corretta (controllando l'allineamento dei contrassegni punzonati) e che i bulloni dei supporti .superiori siano'Stretti a 22 N:m (2,2 kgfan). Stringere prima i bulloni anteriori. . . ..--..'"" V*%
3. Con la motocicletta appoggiata su una scatola,p-su un supporto. dUàyo^Q^cori.laruota anteripre-so1te.vata),. ruotare il manùbrio wèrsò-destri e versò siRistrà peV controliare che non vi siano durezze nei cuscinetti della testata, dello sterzo.. Afferrare quindi lai forcella (o l'assale)dal lato anterióre della motocicletta* muoverla dentro e fuori (verso il motore) per controllare se vi è del gioco sui cuscinetti della testa dello sterzo. Se vi fosse durezza o gioco vedere pagina 99. ;,t '..•"•'•/•'• '• :•'

(1) MANUBRIO
(2) SUPPORTI SUPERIORI MANUBRIO

MANOPOLA ACCELERATORE

Ispezione

Controllare che la manopola dell'acceleratore ruoti senza intoppi dalla posizione di tutto chiuso a quella di tutto aperto. Controllare nelle posizioni di sterzata completa a destra ed a sinistra. Ispezionare le condizioni del cavo dell'acceleratore dalla manopola fino al carburatore. Se il cavo fosse piegato, consumato o mal sistemato, sostituirlo o sistemarlo in modo appropriato.
Controllare se il cavo fosse teso o sforzato nelle posizioni di sterzata completa a destra ed a sinistra.

(1) MANOPOLA ACCELERATORE

⚠ AVVERTENZA

• *Per un funzionamento sicuro e per attenere una buohra risposta, del. motore il cavo dell'acceleratole-deve èsSere regolato in modo appropriato."* ' '• '"' '•'•'••'-• • •

LÌNEA DEL CARBURANTE '..

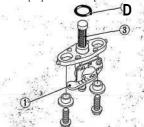
1. Controllare se la valvola ed il filtro, del carburante sono contaminati.. •*–,• • "• • <
2. Controllare se vi sono perdite. . . '.
3. Controllare se le linee del carburante presentano segni di crepe, deterioramento o perdite.
4; Controllare.se vi sono interferenze tra il telaio ed il serbatoio e aggiustare se necessario..

(1) VALVOLA CARBURANTE ^
(2) LINEA.CARBURANTE • (3) SERBATOIO

Filtro Carburante • •

II filtro de] carburante è incorporato nella valvola del carburante che è montata sul lato inferiore sinistro del serbatoio. Lo sporco accumulato nel filtro del carburante impedisce il flusso dello stesso al carburatore. La manutenzione del filtro del carburante deve perciò essere *eseguita* frequentemente. '

Manutenzione.-,

1. Scaricare il carburante dal serbatoio in un contenitore approvato per benzina. Scollegare, la linea del carburante.
2L Svitare le viti ed i collari e togliere la valvola del •-' carburante. Lavare il-filtro del-carburante con iin • solvente per pulizia ad alto punto di infiammabilitài

(1) VALVOLACAEBÙRANTE . *fi.* ' - .
(2) ANELLO AD'O... (3) FILTRO: CAREUBANTE ' -•

3. Rimontare la valvola del carburante in ordine inverso a quello dello smontaggio. Assicurarsi che un nuovo anello ad O sia stato installato. Procedere poi. a reinstallare la valvola nel serbatoio del carburante. Collegare la linea del carburante e portare la valvola su ON; controllare che non vi siano perdite.

AVVERTENZA

- *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni anche esplosiva. Eseguire queste operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nèlVarea in citi la benzina viene sqarieata o conservata oppure dove viene eseguito il rifornimento.*

CARBURATORE

NOTA:
- La registrazione standard del carburatore è ideale per le seguenti condizioni: miscela olio-carburante standard (vedere a pagina 2), altitudine al livello del mare e temperatura dell'aria di 20 °C- Se le condizioni di uso sono diverse, potrebbe essere necessario registrare il carburatore usando le informazioni riportate apagina34. Prima di procedere, controllare se la registrazione esistente è corretta.

Regolazioni minori

1. Regolare la taratura del carburatóre in base alle informazioni per la messa a punto date alle pagg. 32 e.-34.
2. Quando il motore è caldo a sufficienza per funzionare senza dover chiudere l'aria, spingere il pomello dell'aria verso il basso.
3. Allentare il controdado e girare la vite di arresto dell'acceleratore per ottenere un minimo il più possibile regolare:
   - Per diminuire il regime del minimo, ruotare la vite in direzione antioraria.
   - Per aumentare il regime del minimo, ruotare la vite in direzione oraria.
4. Stringere il controdado fermando la vite di arresto, dell'acceleratore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)

5. Regolare la vite dell'aria per ottenere le migliori prestazioni fuori dal minimo.
- Se il motore fa difficoltà uscendo da una curva (miscela ricca), ruotare la vite dell'aria, in senso antiorario per impoverire la miscela.
- Se il motore si imballa uscendo da ima curva (miscela povera), ruotare la vite dell'aria in senso orario per arricchire la miscela.

(1) CONTRODADO
(2) VITE ARRESTO ACCLERATORE (3) VITE ARIA
(A) DIMINUZIONE (B) AUMENTO

NOTA:
- Le posizioni minima e massima della gamma di regolazione della, vite dell'aria sono da 1 a 3 giri in fuori dalla posizione: completamente in. dentro. Se si eccedono i 3 giri in fuori, è necessario utilizzare il getto successivo più_piccolo.

RUOTE E PNEUMATICI ANTERIORI E POSTERIORI

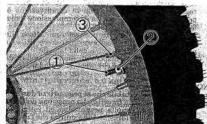
Pneumatici

Una pressione appropriata dell'aria fornirà la massima stabilità, comodità di guida e durata.
Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolare se necessario.
Se si fosse a meno di 1 giro in fuori, è necessario utilizzare il getto successivo più grande.

NOTA:
- La pressione dell'aria deve essere controllata quando i pneumatici sono freddi.

Pressione pneumatici freddi in kPa (kgf/cm^2)	Anteriore: 98 (1,0) Posteriore: 98 (1,0)
Dimensioni pneumatico	Anteriore: 80/100-21 M/C 51M Posteriore: 100/90-19 M/C 57M

Cerehioni e raggi

1. Controllare che i cerehioni, e i raggi delle ruotenon abbiano subito danni.
2. Stringere i manicottini dei raggi e controdadi del cerehione eventualmente allentati.
   COPPIA:
   Manicottini raggi: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)
   Controdadi cerehione: 12 Nm (1,2 kgf-m)
3. Controllare la scéntratura del cerehione. Se fosse notevole, vedere pagina 115.

(1) VALVOLA' CEECHIONE (2) CONTRODADO
(3) MANICOTTINIRAGGI

Assali e, cuscinetti ruote (pag. 115)

1. Controllare la scentràturd dell'assale.
2. Controllare le condizioni dei cuscinetti delle ruote.

COKONA

Dopo ogni gara controllare i valori della coppia di serraggio dei dadi della corona.

COPPIA: 32 N-m (3,3 kgf-m)

SOSPENSIONI ANTERIORI

La forcella deve sempre essere regolata in base al peso del pilota ed alle condizioni della pista utilizzando uno o più dei nietodi seguenti.
Vi sono basilarmente quattro tipi dì regolazione possibili per le sospensioni anteriori:

- Ammortizzazione finecorsa; Ruotando la vite di registro dell'ammortizzazione del finecorsa è possibile regolare la velocità di estensione della forcella.
- Ammortizzazione: compressione. Ruotando la vite di registro dell'ammorUzzazione in compressione è possibile regolare la velocità di compressione della forcella ***%:'}'
- Voluta!•;- pEoi (Ili effetti di un livello più alto o più basso rii l'olio della forcella vengono avvertiti solo nei 100 mm fina *h* della corsa della forcella.
- Moli" fo icella. Sono disponibili molle opzionali di tipo più morbido o più rigido di quello standard (pag. 10).

l«JV

- L'ai ;/t *e* un gas.instabile che si pressurizza durante VIlla^q£&,(pome nella forcella). La pressione dell'aria agisce* come una molla progressiva ed influenza l'intera corsa della forcella. Ciò significa che l'azione ?dellà^fo£cella della CR diverrà più rigida durante una gara. Per questa ragione, rilasciare la pressione dell'aria creatasi nelle canne della forcella. Accertarsi che la forcella sia completamente estesa còl pneumatico anteriore sollevato dal suolo quando si Rilascia la pressione dell'aria.

Ispezione

1. Controllare che le protezioni della forcella e i parapolveri siano puliti e non imbrattati di sporco e fango.
2. Controllare se.visorio segni di perdite di olio.
3. Eseguire un veloce controllo dèi funzionamento della forcella spingendo su e giù il manubrio col freno anteriore azionato:

▲AVVERTENZA

- *Se un qualsìasi componente delle sospensioni apparisse usurato o danneggiato, consultare un concessionario Honda autorizzato per un ulteriore controllo. I componenti delle sospensioni sono direttamente correlati alla sicurezza del mezzo ed il concessionario autorizzato Honda è in grado di determinare se parti di ricambio o riparazioni sono neeessarie o meno.*
- *Contattare il proprio concessionario autorizzato Honda per riparazioni concernenti usura o danni dello sterzo o delle, sospensioni anteriori.*
- *Non utilizzare la motocicletta con componenti dello sterzo o delle sospensioni anterióri allentati, usurati o danneggiati in quanto la manovrabilità del mezzo viene influenzata negativamente.*

NOTE:

- Quando la CR è nuova, eseguire circa un'ora di rodaggio per far lavorare le sospensioni (pag. 3).
- Dopo il rodaggio, eseguire un giro di prova con le sospensioni anteriori della CR sull'impostazione standard prima di eseguire qualsiasi regolazione.
- Per prestazioni ottimali della forcella si raccomanda di smontarla e pulirla dopo aver guidato per tre ore. Vedere pagina 9i.-per.lo smontaggio della forcella.
- Sostituire l'olio della forcella ogni tre gare o 7,5 ore di uso. Vedere pagina 96 per la regolazione del livello dell'olioidopo averlo cambiato.
- Utilizzare Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un equivalente contenente additivi speciali che assicurano le prestazioni ottimali delle sospensioni anteriori della CR.
- Controllare e pulire periodicamente tutte le parti delle sospensioni anteriori per assicurare prestazióni ottimali. Controllare i parapolvere per sporco, *poivere* o materiali estranei. Controllare se l'olio fosse contaminato.
- Eseguire tutte le regolazioni dell'ammortizzazione in compressione in increménti da uno scatto. (Regolazioni di due ò più scatti alla volta possono causare l'oltrepassamento della posizione ottimale). Eseguire una corsa di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se ci si confonde a proposito delle varie regolazioni, ritornare alle impostazioni standard e ricominciare.
- Se la forcella fosse ancora troppo rigida/morbida dopo la regolazione dell'ammortizzazióne in compressione, determinare quale parte della corsa è ancora troppo rigida/morbida. Quejsto è un.passo *importante'* che aiuterà a risolvere problemi riguardanti le sospensioni. Vedere pagina 37 per la regolazione delle sospensioni..

Regolazione ammortizzazione finecorsa

II registro dell'ammortizzazione di finecorsa possiede 18 posizioni 0 più. La rotazione della vite di registro di un giro in seiiso orario fa avanzare il registro di quattro posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa nella posizione standard procedere come descritto di seguito:
Ruotare il registro in senso orario"fmo a che non si ferma.
Il registro viene impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in .senso antiorario per 15 scatti.

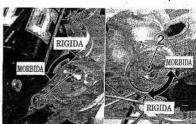
Regolazione ammortizzazione compressione

Questa *regolazione influenza* la velocità *della compressione* della forcella. La vite di regolazione dell'ammortizzazione in compressione possiede 20 posizioni o più. La rotazione della vite di registro di un intero giro fa variare il registro di quattro posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa nella posizione standard procedere come descritto di seguito:
Rimuovere il tappo di gomma e ruotare il registro in senso orario fino a che non si ferma. Il registro viene impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in senso antiorario per. 6 scatti.

NOTA:

- Sia l'ammortizzazione di finecorsa che quella della compressione possono essere aumentate ruotando il registro in senso orario.

ATTENZIONE;

- *Iniziare sempre con la posizione completamente rigida quando si regola l'ammortizzazione.*
- *Non ruotare le viti di registro più di quanto indicato onde non danneggiare i registri stessi.*
- *Accertarsi che i registri dell'ammortizzazione di finecorsa e della compressione siano saldamente inseriti in una cava e non in mezzo tra le posizioni.*

(1) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE FINECORSA
(2) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE COMPRESSIONE

SOSPENSIONI POSTERIORI

II forcelìòne oscillante viene controllato da'' ùii animortizzatore idraulico cqn un serbatoio di à'Bu,in3lìio per l'olio e l'azoto pressurizzai o. La pressione d 4 gas nel serbatoio viene contenuta-da..ùna'b(l^Ia'di go^rótia;;:'.. . La precarica della mòlla^dèlramnior/tizzatoré e -le impostazioni .-deli'ammortiz^éìone (compressione e finecorsa) devono essere regolai^ a, seconda d§l peso-del pilota e delle condizioni della pis'tà^pag. 35)> %.

AVVERTENZA

- *Utilizzare solo azoto per pressurizzare Vammortizzatore.*
  L'uso di gas instabili può^càusaré^ammeo esplosioni con conseguenti lesioni personali.
- *L'ammortìzzatore posteriore contiene azoto ad alta pressione. Non' avvicinare Vammortizzatore a fiamme o fonti dì calóre.*
- *Prima di gettare Vammortizzatore, rilasciare l'azoto premendo sull'anima della valvola. Rimuovere quindi la valvola dalVammortizzatore stesso.*

NOTE:

- Quando la CR è nuova, eseguire il rodaggio per circa un'ora con le impostazioni standard delle sospensioni prima di eseguire la regolazione delle sospensioni posteriori.
- Eseguire tutte le regolazioni dell'ammortizzazione della compressione e di finecorsa in incrementi da uno scatto. (Regolazioni di due o più scatti alla volta possono causare l'oltrepassamento della posizione ottimale). Eseguire una corsa di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se le sospensioni anteriori fossero troppo rigide/morbide, regolare ruotando i registri dell'ammortizzazione sia della compressione che di finecorsa in incrementi da uno scattò fino a che la sospensione non sembra "giusta". (La rotazione dì un solo registro, invece di entrambi, può causare una perdita di equilìbrio tra l'ammortizzazione della compressione e di finecorsa). Dopo aver regolato entrambi i registri contemporaneamente, la regolazione fine delle sospensioni può essere eseguita ruotando il registro dell'ammortizzazione della compressione o di finecorsa in incrementi da uno scatto.
- Se ci sono problemi nell'eseguire regolazioni accettabili, ritornare alle impostazioni standard e ricominciare.

(1), AMMORTIZZATOLE ì'OSTERlbKÈ

Ispezione

1. Controllare se la nioUa fosse rotta o collassata;
2. Far saltare" su e giù' il retro della" motocicletta e controllare ch'e le "sospensioni ' funzionino ' sènza problemi;
3. Controllare che gli' ammortizzatori non presentino alberi.piegati o perdite di olio.
4. Spingere la ruota posteriore lateralmente per cpntrollareseicuscinetti4elforcellonesonoallentati o. usurati. Non vi deve essere alcun movimento laterale. 'Se vi fosse un movimento laterale, sostituire i cuscinétti (pag. 112).

Regolazióne

L'ammortizzatore posteriore deve essere .regolato in bà;se al peso de! pilota è delle condizioni della pista.

NOTA:

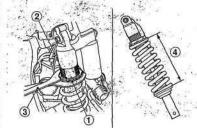
- Se la CR è nuova, eseguire un rodaggio ad acceleratore parziale sufficiente (circa un'ora) ad assestare le sospensioni posteriori.

1. Porre-un supporto sotto al motore per sollevare la ruota posteriore dal suolo.
2. Allentale la-vite della-fascetta ;del tubo di collegamento &rirnuovereitre;bulloni di montaggio del telaip secondariopèr rimuovere il telaiosecòndario stesso. Vedere pagina 18.
3. Controllare chela precarica della molla sia regolata per la lunghezza standard. Regolare come necessario allentando il controdado e ruotando il dado di registrò. Per ruotare il controdado ed il dado di registro sono necèssàrieetellé chiavi adente. Vedere pagina 10 per informazióni sùlle-chravi a dente opzionali.

Lunghezza molla **precaricata (inolia standard)**
Standard; 266,5,mjn.
Min.: 258inm

Lunghezza molla preearicata (molla oiKÌonal^)
Mjn.: (più morbjìdav4i4.kgfi'nimj;258,nuii
Min-: (pj,ù rìgida, *A,8* kgf/inni): 258'inm
Min.: (più rigida, 5,0 *kg&mm):* 25§,mm.

NOTA:

- Ciascuh giro completo del dado di registro cambia la lunghezza della^molla di 1,5 min,

(1) REGISTRO (2) CONTRODADO
(3) CHIAVI A DENTE (4) LUNGHEZZA MOLLA

4- Il registro dell'ammortizzazione di finecorsa possiede 30 posizioni o più. La rotazione di un giro completo della vite di registro fa avanzare il registro di otto posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa sull'impostazione standard, procederecome descritto di seguito:

Ruotare il regolatore in senso orano sino a quando si arresta.

Il regolatore si trova nella posizione standard quando il regolatore stesso viene ruotato in senso antiorario di un numero di scatti variabile da 18 a 22, ed i contrassegni punzonati presenti sul regolatore e suH'ammortizzatore sono allineati.

NOTA:

- L'ammortizzazionedifinecorsapuò èssere aumentata ruotando il registro in senso orario.

ATTENZIONE:

- *Accertarsi che il registro di finecorsa sia ben inserito in una cava e non si trovi in mezzo tra te posizioni.*

(1) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE FINECORSA

5. Il registro dell'ammortizzazione della compressione può essere regolato in due fasi con registri separati.

Il registro dell'ammortizzazione ad alta velocità è efficace quando si desidera una regolazione dell'ammortizzazione per il funzionamento ad alta velocità. Il registro dell'ammortizzazione a bassa velocità deve essere utilizzato quando si desidera la regolazione dell'ammortizzazione a velocità relativamente basse.

L'ammortizzazione ad alta velocità può essere regolata ruotando la porzione esagonale del registro della compressione.

Il regolatore di smorzamento della compressione ha 2 o più giri.

Per regolare l'ammortizzazione ad alta velocità sul valore standard, procedere come segue:

Ruotare il regolatore in senso orario sino a quando si arresta.

Il regolatore si trova nella posizione standard quando il regolatore stesso viene ruotato in senso antiorario di un numero di scatti variabile da lVe a $1V_2$ di giro, ed i contrassegni punzonati presenti sulla porzione esagonale e sul corpo del regolatore sono allineati.

Il registro della compressione a bassa velocità possiede 18 posizioni o più.

Ruotando il registro di un intero giro in senso orario si fa avanzare la registrazione di quattro posizioni.

Per regolare l'ammortizzazione della compressione sul valore standard, procedere come segue:

Ruotare il registro in senso orario *fino* a *che* non si ferma.

Il registro è impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in senso antiorario per 7—11 scatti.

NOTE:

- L'ammortizzazione della compressione sia ad alta velocità che a bassa velocità può essere aumentata ruotando il registro appropriato in senso orario.
- Regolare il registro della compressione ad alta velocità in incrementi da 1/12 di giro.

ATTENZIONE:

- *Accertarsi che il registro della compressione a bassa velocità sia ben posizionato in una cava e non in mezzo tra le posizioni.*

(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE BASSA VELOCITÀ

(2) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE ALTA VELOCITÀ

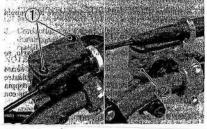
La motocicletta CR dispone di freni a disco idraulici anteriori e posteriori. Con la progressiva usura delle pastiglie dei freni, il livello del fluido dei freni si abbassa. Di conseguenza, il livello del fluido frenante e l'usura delle pastiglie, devono essere ispezionati periodicamente.

Liquido freno anteriore

Se il livello del fluido frenante si trova vicino al contrassegno di livello inferiore, presente sul serbatoio, rabboccare con fluido per freni del tipo DOT 4, da un contenitore sigillato. Togliere le viti, il coperchio del serbatoio ed il diaframma, e svuotare il serbatoio se del caso. Non riempire eccessivamente.
Reinstallare il diaframma ed il coperchio del serbatoio. Serrare le viti alla coppia specificata.

COPPIA: 1,5 N-m (0,15 kgf-m)

Se il gioco della leva del freno eccede i 20 mm, probabilmente vi è dell'aria nel sistema frenante che deve essere spurgata.
Vedere pagina 125.

ATTENZIONE:
- *Per il rabbocco del fluido per freni, controllare che il serbatoio sia in posizione perfettamente orizzontale prima di togliere il coperchio, onde evitare possibili fuoriuscite del liquido stesso.*

(1) VITI
(2) CONTRASSEGNO LIVELLO INFERIORE

Liquido freno posteriore

Se il livello del fluido frenante si trova vicino al contrassegno di livello inferiore, presente sul serbatoio, rabboccare con fluido per freni del tipo DOT 4, da un contenitore sigillato. Togliere i bulloni del coperchio del serbatoio, il coperchio, la piastrina di fissaggio ed il diaframma. Aggiungere quindi liquido fino al contrassegno di livello superiore; non riempire eccessivamente il serbatoio.
Reinstallare il diaframma, la piastrina di fissaggio ed il coperchio del serbatoio.

NOTA:
- Non piegare il diaframma durante l'installazione.

Stringere i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 1,5 N-m (0,15 kgf-m)

Se il gioco del pedale del freno eccede i 23 mm, probabilmente vi è dell'aria nel sistema frenante che deve essere spurgata.
Vedere pagina 125.

ATTENZIONE:
- *Per il rabbocco del fluido per freni, controllare che il serbatoio sia in posizione perfettamente orizzontale prima di togliere il coperchio, onde evitare possibili fuoriuscite del liquido stesso.*

(1) CONTRASSEGNO LIVELLO INFERIORE
(2) CONTRASSEGNO LIVELLO SUPERIORE
(3) BULLONI (4) COPERCHIO SERBATOIO
(5) DIAFRAMMA
(6) PIASTRA DI FISSAGGIO

Per la regolazione della posizione della leva del freno anteriore e dell'altezza del pedale del freno posteriore vedere pagina 7.

Pastiglie freno anteriore

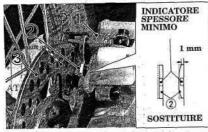
Controllare visualmente le pastiglie attraverso la ruota anteriore per determinarne l'usura. Se una delle pastiglie fosse usurata in qualsiasi punto fino ad una spessore di 1 mm, sostituire entrambe le pastiglie (pagina 126).

INDICATORE SPESSORE MINIMO
1 mm
SOSTITUIRE

SCANALATURE INDICAZIONE USURA
1 mm
SOSTITUIRE

(1) PINZA FRENO ANTERIORE
(2) PASTIGLIE FRENO (3) DISCO FRENO

Pastiglie freno posteriore

Controllare visualmente le pastìglie dal lato posteriore della pinza per- determinarne l'usura. 'Se una delle pastiglie fosse usurata in -qualsiasipunto fino aduno *spessore* di 1-iwm, sostituire entrambe le pastiglie (pagina 120).

(1) PINZA FRENO POSTERIORE
(2) PASTIGLIE FRENO (3) DISCO FRENO

Altri controlli

Accertarsi che non vi siano perdite di kquido. Controllare se tubi e giunti presentano segni di deterioramento e crepe.

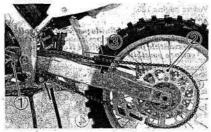
CATENA DI TRASMISSIONE

La pulizia, la lubrificazione ed una regolazione appropriata aiutano ad estendere la durata della catena di trasmissione.

AVVERTENZA

- *Fare attenzione ad evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona..*

Ispezione

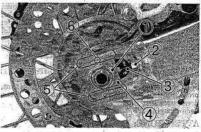
1. Spegnere il motore, sollevare dal suolo là ruota posteriore ponendo un sostegno da lavoro opzionale o un supporto, equivalente sotto al motore e portare la marcia in folle.
2. Verificare il lasco della catena di trasmissione circa a metà fra i due rocchetti dentati, subito sopra il forcellone oscillante. Il lasco della catena deve consentire un movimento verticale compreso fra 25 e 35 mm.

(«PIGNONE (2) CORONA'
(3) LASCO CATENA DI TRASMISSIONE

Se la catena fosse lasca in un segmento della sua lunghezza e tesa in un altro, ciò significa che vi sono delle maglie usurate, piegate o incollate. Pieghe e incollature possono essere eliminate frequentemente con una buona pulizia e lubrificazione. Se la catena di trasmissione richiede regolazione, procedere come segue:

NOTA:

- Un lasco eccessivo della catena può permettere alla catena di cadere e danneggiare il carter.

Regolazione

1. Allentare il dado dell'assale posteriore.
2. Allentare i controdadi e ruotare i bulloni di regolazione in senso antiorario per diminuire il lasco; in senso orario per aumentarlo.
   Allineare le tacche delle piastre dell'assale con i corrispondenti segni di riferimento su entrambi i lati del forcellone oscillante.

(1) DADO ASSALE POSTERIORE
(2) CONTRODADO
(3) BULLONE DI REGISTRO (4) PIASTRA ASSALE
(5) CONTRASSEGNI DI RIFERIMENTO
(6) TACCHE

3. Stringere il dado dell'assale *posteriore* alla coppia specificata.

   COPPIA: 127 N-m (13,0 kgf-m)

4. Rieontmllare il lasco della catena e riregolarlo, se necessario.
5. Allentare appena i bulloni di regolazione in senso antiorario sino a quando viene a contatto delle piastre dell'assale. Ristringere poi i controdadi alla coppia specificata trattenendo i bulloni di.regolazione con una chiave.

   COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)

A

Rimozione, pulizia ed ispèziòtié" : '<•'•"- : ' ,s

Per una lunga durata, la catena di trasmissione deve essere pulita, lubrificata e regolata.prima.di ciascun Ùtili'ZZO.

1, Rimuoverecpp.attenzionel!èlèmentó elàsticodifermo della maglia principale cpn una pinza. ^,
Rimuovere là maglia /principale e la catena.
2. Pulire là catena di-.trasmission con sol /ente al alto punto di ignizione e quindi lasciarli\ asciugare. ContróÙarésefosseùsuràtàpdàniieggiàta.Sosti1iuire la catena se i rulli sono danneggiati, se le màgli sono allentate o troppo strette o se sembrasse ^altrimenti in.cattive condizioni..

U) ELEMÉNTO ELASTICp.rfr^ MO
(2) MAGLIA PRINCIPALE

3. Controllare se i denti della corona sono, usurati o danneggiati.
Sostituire l a corona se necessàriói

NOTE

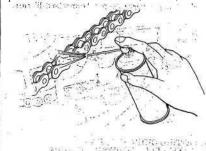
- Non installare mai una catena nuòva su'*uiià* ruota dentata (pignone e corona) usurata oppure ^Iv^are. una ruota dentata nuov a coi una catena usurata. Sia la catena cKè le ruòte'de^fàté'devono *éàsèté* in buone condizioni altrimenti là catena o ruota dentata appena sostituita si usurerà.rapidamente^- -,
- Denti eccessivamente usurati possiedono un'aspètto a gancio dovuto all'usura. Sostituire .unà:Tuotà dentata che apparisse danneggiata o.eccessivamente usurata.

4. .jyìisurarè uìtiàfesSzione della caten^.per vedere ^é fòsse usufà^oltre al limite di senFÌzip.,Ingra;nare^lÌ rnarcia e>?qìihidi far girala la rùp^pòstetiore'ftii avàjfctófino a tendere la.sèsiiófte inKrtc^'Ó'èl'ia catena. Vanendo tesala c^éàa, ed ayendb raddrizzato rqualsiasi maglia piegata, nașurarela distanza fra 17 perni, dal centro dfu perno a queilo dell'altr^. Se la misurazione eccède il limite'di servizio, sostituire la catena. Una volta misurata la- catena-,'ri^òrlaré il cambio in folle prima di procedere con ispezione e manutenzione.

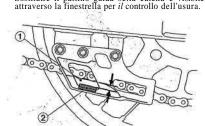
Catend'dxtricambio:
DID520DMA2-116

5. LubrmcareH^aténa-ditìasmiSSion&r--
6^ .P.as^are, ^a^caten^.jjsopya.^e- ruote,.dentate e còiiigiungere le slie esti'etriìtà'còhla cat'erià^prmcipale. Per.*facilitare#*|mqnta^gio.tenereleestpejnitàdella caténa conferò aénti adiacenti della corona mentre si inserisce la maglia principale. Inserire l'elemento elastico difèrmp dellamaglìa principal^in modo che la sua parte Chiusa sia rivolta nel senso-di rotazione in avaiiti-dèHài ruota. La maglia principale è la parte più critica relativa alla sicurezza dèlia catena di trasmissibile."te" maglie principali possono essere riusate se sono-in condizioni,, eccellenti ma si raccomanda di'utilizzare un eleniéntò"-elastico di fermo nuovo ogni volta che la catena viene rimontata.
7. Ricontrollare il lasco della caténa e.riregolarlo, se necessario.

Lubrificazione

Lubrificanti per catene di trasmissione possono essere acquistati presso i negozi specializzati e devono essere preferiti atì'olio. motore. Si raccomanda l'uso di *Honda* Chain Lube o un equivalente oppure di oliojper.ìrtgranaggi SAE 80 o 90. Saturare ciascun giuntò della catena in mòdo'che:-il lubrificante penetri'nello spàzitCtra le piastrine ed i rulli-della "catena:

PATTINI CATENA DI TRASMISSIONE

1. Controllare se il pattino della catena di trasmissione è usurato.
   Se l'usura fosse si 5 mm a più, sostituire il pattino.

(1) PATTINO CATENA

2. Controllare se il pattino guida della catena è usurato.
   Sostituire il pattino guida se la caténa è visibile attraverso la finestrella per *il* controllo dell'usura.

(1) PATTINO GUIDA CATENA
(2) FINESTRELLA CONTROLLO USURA

RULLI CATENA DI TRASMISSIONE

Controllare se i rulli della guida della catena sono usurati e sostituire se necessario.

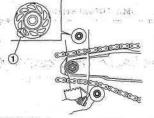
Limite di servizio:

Superiore: 35 mm
Inferiore: 2. mm

COPPIA: 12 N·m (1,2 kgf·m)

(1) RULLI GUIDA CATENA

NOTA:

- Se il rullo superiore di guida della catena è stato tolto, rimetterlo in posizione con il lato che contiene il contrassegno "→" rivolto verso l'esterno.

(1) MARCHIO "→"

CORONA

Controllare la coppia di serraggio dei dadi della corona dopo ciascuna gara.

COPPIA: 32 N-m (3,3 kgf-m)

CAMERA DI ESPANSIONE

Ispezione

1. Verificare le molle della camera di espansione, e sostituirle se risultano danneggiate o stirate. Ogniqualvolta si tòglie la camera di espansione sostituire sempre gli anelli circolari di tenuta.
2. Controllare se là camera di espansione presenta segni di crepe o defòrmazioni.
   Una camera di espansióne danneggiata può diminuire le prestazioni del motore.

Rimozione

- Rimuovere la camera di espansione rimuovendo le molle (2 pz.), i bulloni di montaggio e le rondelle.
- Togliere i depositi di carbone dal tubo di testa della camera *di* espansione.

(1) MOLLE (2) BULLONI

Note per l'installazione

- Installare la camera di espansione nell'ordine inverso a quello di rimozione.

CÒPPIA DI SERRÀGGIO:
Bullóne **sostegno camera/anteriore:**
12 N-m (1,2 kgf-m)

CAVI DI COMANDO

Lubrificazione

Scollegare periodicamente le estremità superiori dei cavi dell'acceleratore e della frizione.
Lubrificare completamente i punti di perno dei cavi con un lubrificante per cavi reperibile in commercio.
Ingrassare l'interno del registro all'estremità del cavo della frizione.
Accertarsi che il cavo dell'acceleratore non presenti pieghe o altri danni in modo che l'acceleratore possa ritornare senza intoppi.

Valvola RC

Le valvole di scarico si aprono e si chiudono in relazione alla velocità del motóre per garantire uria coppia, sufficiente su tutta la gamma di rivoluzione del motore. Le valvole devono essere compiétamente chiùse ai bassi regimi e completamente aperte a quelli alti.

ATTENZIONE;

- ***11. sistema delle palvqle dì scarico è, ziti gruppo di precisione; Prima dì iniziarè lè operazìoni di** ispezione)'decàrboni-zzazione, studiare con attenzione il testo e le illuptfix&foni seguenti:*
- ***Primadi affrontarelo smontaggiocompletò, vedere pagina 67. Mri&eyratja combinazione delle parti nella fase di montaggio può influenzare notevolmente te prestazioni del motore.***

(1) SERVOMOTORE (2) CAVI DI COMANDO (3) ALBERO CONDUTTORE (4) VALVOLE A CERNIERA
(5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

Controllo della valvola di scarico

NOTA:

- Quando si avvia il motore, la puleggia della Valvola RC si sposta' dalla posizione completamente'chiusa alla posizione completamente aperta e quindi si ferma nella posizione iniziale.

Portare il motore alla temperatura di funzionamento. Arrestare il motóre.
Toghere il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 67).

1. Collegare il contagiri.

Avviare il motore e controllare che la puleggia della Valvòlà RC sia nella posizione di màssima chiusura.

- Aumentare la velocità del motore fino a circa 11.500 giri/min e controllare che la puleggia della Valvola RC giri alla posizione di massima apertura.

(1) PULEGGIA

2. Staccare i cavi dalla puleggia della valvola-RC.
3. Controllare che la valvola di scarico ruoti senza problemi;
   Se la vàlvola di scarico non gira liberamente e senza intoppi, toglierla e décarbonizzare là valvola a cerniera e l'albero di trasmissione (pag. *67)*.

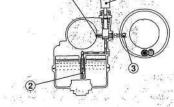
(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) VALVOLE A CERNIERA (3) PULEGGIA

CARBURATORE

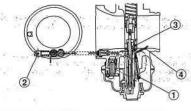
Il carburatore utilizzato sulla CR avrà *raramente* problemi con. le impostazioni standard e condizioni di carico, climatiche e barometriche medie. Per eseguile la regolazione fine della potenza del motore, comunque, il carburatore potrebbe richiedere, delle regolazioni per le specifiche condizioni di una gara. Osservare le istruzioni che seguono per cambiare le impostazioni del carburatore.

Costruzione:

• Circuito avviamento

Quando il motore viene avviato, al cilindro deve arrivare una miscela molto ricca. Quando il pomello dell'aria viene tirato insù, il carburante viene dosato dal getto di awiamento.é viene rmscelato,coii l'aria proveniente dal condotto apposito per fornire una miscela ricca per l'avviamento. La miscela viene scaricata nel cilindro attraverso l'orificio.

(1). POMELLO ARIA. (2)..GETTO AVVIAMENTO
(3)'...C9NDOTTOARIA. (4) QRIFIClp

• Circùito minimo

Il carburante viene dosato dal circuito del minimo e viene mescolato con l'aria dosata dalla vite dell'aria. La miscela penetra nèlpassaggio venturi attraversoilbypass e l'uscita del getto del minimo.

(1) GETTO MINIMO (2) VITE ARIA
(3) BYPASS (4) USCITA GETTO MINIMO

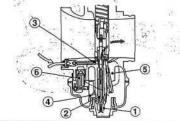
• Circuito principale

Il carburante viene dosato dal getto principale, dallo spillo del getto e dal getto'a-spillo. Esso viene quindi miscelato con l'aria proveniente dal getto dell'aria ed entra nel passaggio venturi dopo il getto a spillo.

• Piastrina di deflessione

La piastrina di deflessione evita schiuma di carburante oppure un livello di carburante normale attorno al getto principale.

• Vaschetta del galleggiante

Il galleggiante e la valvola del galleggiante operano in modo da mantenere un livello costante del carburante nella vaschetta del galleggiante;

(1) GETTO PRINCIPALE (2) SPILLO GETTO
(3) GETTO ARIA
C4) PIASTRINA DI DEFLESSIONE
(5) GALLEGGIANTE
(6) VALVOLA GALLEGGIANTE

Controlli prima della regolazione

Prima di eseguire la regolazione delle impostazioni del carburatore, controllare quanto segue:

1. Condizioni filtro aria (pag. 21)
2. Perdite di aria
3. Fase accensione.
4. * Livello galleggiante
5. Intasamento getti carburatore
6. Contaminazione candela o gamma temperature scorretta
7. Freschezza del carburante e rapporto benzina/olio

Se tutte le condizioni sopraindicate sono a posto, regolare il carburatore per le condizioni specifiche della gara. La risposta del motore e l'aspetto dell'estremità di produzione della scintilla della candela sono estremamente indicativi delle condizioni del motore.
Vedere l'elenco a pagina 9 per le parti opzionali del carburatore.

Procedura di regolazione

1. Riscaldare il motore.
2. Fare due o tre giri sul tracciato con i getti in posizione standard o modificata (vedere a pag. *33)*. Prendere nota dell'accelerazione del motore e di altre condizioni di funzionamento del motore in concomitanza con l'azione dell'acceleratore. Controllare la carburazione togliendo la candela e verificando l'estremità dalla quale scocca la scintilla. Per una buona regolazione su una candela possono essere necessari anche più di due o tre giri.
3. Modificare le predisposizioni del carburatore o selezionare dei getti adeguati del carburatore, tenendo in considerazione le condizioni del motore ed altri fattori quali la temperatura esterna e l'altitudine (pag. 34).
4. Se si determina che i getti: principale e del minimo devono essere sostituiti, è necessario.rimuovere la vaschetta del galleggiante.

⚠AVVERTENZA

- *Togliendo iVtopp'ojdi scarico della vaschetta del galleggiante si procede allo svuotamento del catburantècontenutpi%ellavaschettastessa.Non toglieręJl tappo amatore caldo.*
- *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe particolari condizioni può anche esplodere. Rimuovere la vaschetta, del galleggiante in un'area ben ventilata.*

5. Portare la valvola del carburante su OFF e scollegare la linea del carburante dalla valvola stessa.
6. Allentare le fascette che trattengono il tubo di collegamento ;tra la scatola del filtro. dell'aria e l'isolatore. Girare il carburatore. Togliere il tappo della vaschetta.

NOTA;;--- . .\-Y V:--- .. --• •.•• , V ': i , .;. ' . •

- Girare il manubrio tutto a sinistra, evitando di •i tendere il cavo del gas..;.. •' : :: . - -
- Fare attenzione che il .tubo di .scarico surriscaldato ; non danneggiò sensore iii'posizione della valvola del •/gas e il cablaggio; *A*

(1) TAPPO'DELIA VASCHÉTTA

7. .Cambiare i getti;ceine'necessario.

(1) GETTO PRINCIPALE

8. Rimontare il tappo della vaschetta con un nuovo anello di tenuta.

ATTENZIONE:

- *Accertarsi di installare la vaschetta del galleggiante in modo corretto con l'elemento di fissaggio del tubo di traboccamento rivolto verso il retro della motocicletta.*

9. Rimuovere la parte superiore del carburatore, la valvola a farfalla ed il supporto del cavo (pag, 56) e - --quindi •cambiare la^posizione dell'anellino elastico • /dello spillo del gettocome necessario. Réinstallaralo spillo del getto, la valvola a farfalla ed il supporto del cavo. Reìnstallare saldamente la parte superiore del carburatore (pag. 59).
10. Raddrizzare il carburatore e stringere le viti di fissaggio.
11. Regolare l'apertura della vite dell'aria come necessario. Ricollegare la linea del carburante al . carburatore.
12. Ripetere i passi da 2 a 10 fino a che il motore non fornisce la massima potenza con indicazioni corrette della candela. E' sempre meglio utilizzare una miscela un poco ricca piuttosto che un' poco .povera; E», consigliabile annotare le impostazioni, le condizioni del percorso, ì tempi di *giro* e le.condizioni cKm'aticnp ' • • e bàròmetriché come ''riferimenti per il-futuro. ;.

Regolazioni circùiti ' iV * . ^ -, : ,

H carburatore possiede divergi circuìtij ciascuno in grado di fornire la miscela benzina/aria appropriata per una certa porzione di apertura della valvola a farfalla.
Il funzionamento m. questi circuiti si sovrappone come indicato nYbassd: .' . :. .. '\IT, :"'.

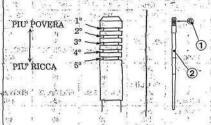
• Gétto-.principale.. ??.&&. •-<•-< \.Ì.-,' •• '.u '. ;•;-< •- ii- : . •'..

lì getto principale influenza la miscela benzina/iaria a t't t ó e t è t è C ^) » / '• ^«r-v •'
Le Bue dim'e^sitim'devono'essere ridotte'ad alta'quota.

NOTA:

- Le dimensioni dei getti del carburatóre della CR sono codSKàté^cón incrementi dilGdAità:-Quando si cambian&He "dimensioni del gettò principale, aumentarle'- *o;* diminuirle gradualmente'sino ad ottenéreiè dimensioni desiderate. Datò" che ^numeri delle dimèiisiord *dei getti della* GR no n ^ rispo^dono a quelli.'clf^jtri fabbricanti di gèttìi ùSare solo parti di ricambiò originali della Hóiida'CE125R: •

• Spillogetto.. v(. . . . . •-;,.,-,• ; i. • •..

Lo spillo del getto controlla la miscela benzina/aria da 1/16 a 3/4 di: aceélèratore.iJja; sezione diritta: influisce sulla risposta .dell'aceelBràtdrtì. con ;ùn'apertùra' più piccola. Cambiando la posizione dell'anellino elastico è possibile migliorare l'accelerazione alle velocità medio-basse e medie.

ip;ANELLmOELASTlÒO.JL(2) SEZIONE DRITTA

?•... Getto xnimmoe.vite aria •.....'ù\ ...l „ ^*'\. •.

Vedere la sezione sulle regolazioni di minore entità del carburatore (pag. 23). ' ;__ ;

Regolazioni di maggiore entità del carburatore

NOTA:

- Affinchè le seguenti raccomandazioni possano rivelarsi accurate è necessario che si faccia uso delle predisposizioni standard come linea di base. Inoltre, si consiglia di non procedere alla modifica di alcuna delle predisposizioni prima di aver determinato esattamente quali modifiche sono necessarie.

Impostazioni standard:

Apertura vite aria.	—	2 giri in fuori
Getto minimo	—	#40
Spillo getto	—	6DGY26.-69
Posizione anellino spillo	—	3° scanalatura
Getto principale.	—	#420 .
Livello galleggiante	—	7,5 mm
Numero di identificazione	—	TMX04A

[A] Fattori di correzione {per cambiamenti in quota e temperatura)

Tutte le impostazioni dei getti sono basate su:
- Impostazioni getti standard
- Rapporto benzina/olio 20:1 (Tipo CM, 32:1)
- Motore non modificato (incluse luci, scarico e fase);

Legenda

AS:	Apertura vite aria da completamente avvitata
SJ:	Getto minimo
JN CLIP:	Posizione anellino spillo getto
JN:	Spillo getto
MJ:	Getto principale

Temperatura / Quota	Cent. / Fahr.	-30° - -17° / -21° ~ 0°	-18° - -6° / -1° - 20°	-7° - 5° / 19° - 40°	4° - 16° / 39° - 60°	15° - 27° / 59° - 80°	26° ~ 38° / 79° - 100°	37° - 49° / 99° ~ 120°
3.050 m ↓ 2.300 m	AS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	2 .. 40 3 ÓDGY26-69 420	2 >A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2. 6DGJ27-70 390"	2'A 37.5 2 6DGY26-71 380.	2 Va 37.5 2 6DGY26-71 370	2³A 37.5 1 6DGY27-71 360
2.299 m a 1.500 m	AS: SJ: JNCLIP: JN: MJ:	1% 40 3 6DGY27-69 430	2 40 3 6DGY26-69 420	1 >A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGY27'70 390	2V4 37.6 2 6DGY26-71 380	2 Vi 37.5 .2 6DGY26-71 370
1.499 m a 750 m	AS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	IV! 40 3 6DGY27'68 440	1% 40 3 6DGY27-69 430	2 40 3 6DGY26-69 420	2'A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va- 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGY27-70 390	2>A 37.5 2 6DGY26-71 380.
749 m a 300 m	AS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	L'A [illegible] 4 6DGY26-68 450	ivi [illegible] 3 6DGY27-68 440	1»A 40 3 6DGY27-69 430	2 40 3 6DGY26-69 420	2'A 40 3 6DGY26-69 '410	2"/2 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGY27-70 390
299 m a Livello del mare	AS: SJ: JN CLIP: JN: MJ:	1»A 45 4 6DGY27-67 460	1V< 45 4 6DGY27-68 450	IV2 40 3 6DGY27-68 440	17. 40 3 6DGY27-69 430	[illegible]	2'A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400

MESSA A PUNTO PER CONDIZIONI SPECIALI

Una volta regolato il carburatore in relazione alla temperatura ed alla quota, esso non richiede altre regolazioni di maggiore entità a meno che le condizioni di gara non cambino drasticamente. Vi sono comunque alcune uniche condizioni atmosferiche o situazioni di gara che possono richiedere regolazioni addizionali. Esse vengono indicate di seguito.

NOTA:

- Per evitare danni al motore, regolare sempre il getto principale prima di regolare lo spillo. Se vi sono dei dubbi, scegliere sempre il getto successivo più ricco in modo da avere un margine di sicurezza.

Getto principale
- Selezionare un getto principale più ricco, di un numero, quando: la gara possiede una sezione diritta 0 in salita molto lunga, una grande percentuale di sabbia oppure quando è molto fangosa.
- Selezionare un *getto* principale più povero, di un numero, quando: il tempo è molto umido o sta piovendo oppure la temperatura supera i 45°C

NOTA:

- Dopo aver consultato la tabella ed aver eseguito tutte le regolazioni necessarie per le condizioni speciali non dovrebbe essere necessario andare oltre la selezione di un getto più ricco o più povero di un numero per eseguire la regolazione fine della CR. Se fossero necessari cambiamenti di getto di maggiore entità, controllare se vi *sono* tenute dell'albero motore usurate, perdite di aria, sistemi di scarico 0 di alimentazione del carburante bloccati o intasati oppure un filtro dell'aria sporco.

INDICAZIONI COLORE CANDELA

Normale	Da, inarrone sopirò a m^rroncino con,,elettrodo.asciutto • -•.,..-.,.,	—
Surriscalda-' mento ; £	Grigio'chiaro óbiahco : "".	Miscela povera* •- ,
Bagnata	Bagnata e fuligginosa- •: ,'	Miscela' ;;•, ricca** "•

Ricordare che oltre à gétti inappropriatiV " ••'•'\ >[1] ;'- J *: ,Una condizione di miscela poverapuò essere" amfutéi a perdite di aria, nel condotto dì' aspirazióne;; del giunto centrale del càrter è della tenuta dell'albero stillato dell'accensione. : " ' • ': :.** ;'* ' • '•

**• Uii$condizione di .miscèla[1] ricca può essere ca)i8'a%-da una perdita della tenutasiiUatodellà trasmissione prinìaria che aspira blio'del canibio nellà'tiuscela benzina/aria. In questo caso vi sarà fumo eccessivo.

Lo stesso semplice sistemadiidentifica^iQnerdell'apertura dell'acceleratore utilizzato nella sezione riguardante *H* rodaggio di questo manuali può essere utilizzata àftche per l'accurata identifiea'zione dellè""pÒsiàÒhi"in-tiii si verificano problemi di carburazione, se essi fossero presenti. (Vedere pag. 3). -r'W"-

C.anitiiiaxneniti,.generali doviiti. *a* temperatura e quòta... . -- "V;?'-.', -,, ;." .'..*..",- -' ."'•-•- -•'•••i^

Condizioni	La miscela sarà	Regolare	Componente aggiustato
Temperature basse	Povera	Più ricca	Getto principale (spillo getto)
Temperature alte	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)
Aria secca	Povera	Più ricca	Getto principale (spillo getto)
Umidità elevata	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)
Alta quota	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)

ABBASSAMENTO IN GARA, •',:,-.'•-..-• ',-\ •., •

v'j *è* tutta ui^a! serie *di* règola^iqhi, che .^evono essère eseguite sii uria CRhùovà di fàbbrica*, i}nà,volta dòpo l'ispezione pripaa. della guida e quindi huoyarDent& dopo il rodaggio iniziale...Prima'tra questi *è 'la* .regolazione delFabbassajnèntQ delle, sqs.pehsi.oni-'.posteriori'in co'iirjizio*'.'Ji u gara. '

Primo, un **errore comuiie** " "" •'- : •'•• ; : .. ^ À causa dell'elevato potere ammbrtizzante del gcftrimiiio difinecórsa,dell'ariimortizzatore è difficilèiiotare quando le sospensióni della GÈ r'aggiùrigorio-ìl flriecorsa. Molti **motoc:clisti** riifèngoriò che lb srnòr'zamento o forse il j'àpt)òrto Hi sollevamento sia'troppo rigido . **In realtà, in questi casi, essi cor***f ano* con un troppo Bjnil **ato valore di** prècarico o dori ùnà molla che è lróppo,ioorl **ida e che fa** liso sofà dell'ultimo terzo dèlia: córsa." • ' ")i/bi, V'\-! ° >:' r " L'iihpóstazione della prfecaricàdéll^ niólla?ajb^assàmento in gara seguendo quas **ito qui descritto assicu**j a che là **regolazi r e ed a selezior** ^e^ffelfa^jnìilla^ianiìtì'orrett^.

Prfecaricà inolia aminortisezatore e regolazione abbass^3nento:ijiigara -- '• :,. -,,-.-.: -•;.-,.; -•;.-•;• .?• -;.>-.-;^ Èà^roCed^ra di regoràzióìiè descritta di seguito stabilisce spunto di partenza^ cótrétio^éfquàlsìàsióperàziohé dì nièsba attinto dèlie sbspenJsiórùVEssa foruiscfrindicazioM per una corrètta regolazione della precarica della inolia ed una selezione appropriata'[1]- della inolia:^stèSsV in relazióne% alle necéssi-ta'ispecifi.che.' Ii&'regolaziòrii déll'am,nitìrtiiizazió"tieìsòiió descritte iifun'altra'seziono di questo manuale. Il primo passo iiella dè1;èrmina!zióne di-iina regtìiaziorie corretta- déUe'sosperAsioni/ consistè nèll'iraii'ostàVè. la precarieà dellà niòllà^pòsteriòr'ó in inòdoi aa'tìtteriereùii'altè^za digtìida, o &bbaésaniento in gara^àppropriatà. Feir'qiiestà r.egolaaiófie fe'GR deve essere < cairidatà cól "tfc>i'm'aifé-^és"O"(Ìi'gàr[1]a - livelli- di carburante,; .plfe cambio'^ei liquidb^aì[r] Mreddatìveiìto **corretti.**

Con là motocicletta GR **a** ppggg**uti**nbàtiGOdilaVòfd **late** e conia ruota" posteriore sollevata'dal tèrrèn^misurare anzitutto la dimensione senza carico^ Misurare-la distanza dal cèntro del bullone di montaggio del par Sfango ptìstériOite sino ài céntrb^iél controdado :di regolazione della catena,-come indicato iti figura'. ' ' ' -/ «

Misurare poi la dimensione apieno carico, coniiguidatore in sella vestito con il normale abbigliamento da corsa. Chiedereaqualcunodi tenere la CRinposizioneverticale in modo da poter mettere i piedi sui poggiapiedi-.--Sarà necessario anche un altro-aiutante" per eseguire la misurazione.. Caricare il .propriotp^èsó'sul sedile un paio dì volte per'aSltàré le sospensioni a,superaré'qualsiasi incollamento e tifoy|u;e.un buon piintb di. rifprjnlénto.

ESEMPIO:		
SENZA CAHICO	=	**600 mm**
-SOTTO CARICO	s	**505 mm**
ABBASSAMENTO GARA	=	**95 mm**

L'abbassamento per la gara è rappresentato dalla differenza tra le misurazioni eseguite senza carico e sotto carico.

L'abbassamento per la gara standard di questa motocicletta è di 95 mm. Regolare il precarico della molla secondo necessità, sino ad.ottenere i risultati di manipolazione corretti: Un 'abbassamento per la gara di 85—9Q *xnm*- migliora"-le, capacità di'sterzata su-piste convolute al costo di ùria^tabilità leggermenté ridotta in linea retta. L'impostazióne; Su 1Q0—105 mm migliora la stabilità su piste più veloci:con meno curve ma riduce leggermente le capacità di sterzata.

Determinazione della molla corretta

E'.quindi necessario comparare l'abbassamento delle sospensioni posteriori sotto il peso della sola parte sospésa della CR (senza il peso del pilota) alla misurazione senza carico.

SOTTO *CARIBO*
(senza pilota)
ESEMPIO: 583 mm

ESEMPIO:
SENZA CARICO = 600 mm -*r*.
-SOTTO CARICO 583 mm
ABBASSAMENTO = 17 mm
(SENZA PILOTA)

Dopo aver impostato la precarica **della** mòlla per ottenere l'abbassamento per la gara appropriato, le sospensioni si devono abbassare da 10 a 25 mm circa sotto il pesò della sola parte sospesa della CR.

Se, dopo aver predisposto il precarico della molla (abbassamento' da corsa), la motocicletta si abbassa di oltre 25 mm sotto il suo solo peso, la molla é troppo rigida per il peso del guidatore. In tal caso, la molla non viene compressa a sufficienza, quando si riesce ad ottenere il corretto abbassamento da corsa, per consentire alla sospensione di estendersi a sufficienza di per.se stessa. Una molla troppo morbida per il peso del guidatore richiede un. precarico così alto, per ottenere un corretto abbassamento da corsa, che la coda della motociclétta finirebbe,quasi per saltare fuori nel momento in cui il guidatore scende di sella. Se il rapporto della molla è troppo morbido, diviene necessario un notevole precarico sulla molla per mantenere l'altezza dì corsa (o abbassamento da corsa) desiderata. Come risultato, il trasferimento del peso. si. rivela, non corretto e la coda della motocicletta rischia di capovolgersi anche a seguito di lievi frenateo in discesa.

Molte persone pensano che queste-indicazionidi molle morbide e rigide indichino il contrario .di ciò che esse indicano veramente. La realtà è dipiù facile comprensione se si tiene conto dell'effetto delle regolazioni della precarica della.molla e. della necessità di. una abbassamento della gara corretto..

Una molla,troppo rigida non permette al pneumatico posteriore di rimbalzare ili accelerazione e passa una maggior parte di salti al. pilota.

Presso un concessionario autorizzato Honda sono disponibili molle sia più morbide che più rigide di *quella* standard per l'ammortizzatore e per la forcella. La necessità di una molla più morbida o più rigida di quella standard per rammortizzatore. può rendere necessaria l'installaZionfedi una molla opzionale anche per la forcella onde mantenere un appropriato equilibrio tra le sospensioni anteriori e quelle posteriori. Questi ed altri componenti sono elencati nella sezione delle parti di ricambiq.del manuale (pag^ IO), -,

Ricordare cherun sistema di sospensioni, regolato in modo corretto può raggiungere leggermente il .finecorsa inferiore almeno una> volta, per giro a tutte velocità. Questa conoscenza, assieme a queste indicazioni di regolazione e a quelle fornite per la regolazione dell'ammortizzazione altrove in questo manuale permettono di ottenere delle sospensioni regolate con la stessa precisione di quelle di una macchina ufficiale.

Molle forcella e livèllo olio

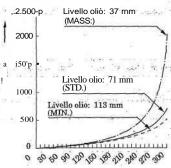
Le molle della forcella della CR sono giuste per piloti che pesano tra i 68 ed i 73 kg (senza gli abiti di gara).
Per i piloti più pesanti è perciò necessario aumentare il livello dell'oliò o adottare una molla più rigida.
Quando sì cambia l'olio o si controlla il suo livello, seguire la tabella riportata a pagina 97. Non utilizzare meno olio del minimo specificato per ciascuna molla altrimenti vi sarà una perdita di controllo dell'ammortizzazione in prossimità dell'estensione completa.

Se, la forcella fosse troppo dura su gobbe più grandi, quotare il registro déll'ammprtizzazione. in senso antiorario di 1 giro ed abbassare il livello dell'olio in incrementi di 5 cm^3 su entrambe le canne della forcella fino ad ottenere le prestazioni desiderate. Non abbassare comunque il livello dell'olio oltre il minimo raccomandato.

Livello olio minimo:
Molla standard: 113 mm
Molla più morbida; 108 nun
Molla più rigida: 117 mm

NOTA:

- Regolando i livelli dell'olio, tenere presente che l'aria presente nella forcella aumenta la pressione durante la corsa: pertanto, quanto più alto è il livello dell'olio, tanto più alta risulta la pressione dell'aria all'interno della forcella.

Caratteristiche corsa forcella

REGOLAZIONE SOSPENSIONI A SECONDA DELLE CONDIZIONI SPECIFICHE DELLA PISTA

Su terreni morbidi, piste di sabbia e specialmente su percorsi fangosi, è necessaria una maggiore forza di ammortizzazione in compressione sia anteriore che posteriore. Su terreni più duri è necessaria una ammortizzazione in compressione minore.
Piste di sabbia necessitano anche di una forza di ammortizzazione di finecorsa leggermente maggiore. Le gobbe sono generalmente più grandi ma sono più distanziate e perciò l'ammortizzatore ha più tempo per riprendersi. Inoltre, non è desiderabile che l'estremità posteriore rimbalzi in aria nella sabbia.

Le caratteristiche necessarie della forza della molla non cambiano probabilmente di molto tra una pista dura ed una pista di sabbia. Potrebbero essere preferibili sospensioni anteriori leggermente più rigide per piste di sabbia per aiutare a mantenere in alto l'estremità anteriore e migliorare la stabilità in linea retta.
Su piste fangose, sono preferibili molle anteriori e posteriori più rigide in quanto la CR diviene molto più pesante con l'accumulo di fango.
Se non si compensa per il peso addizionale del fango accumulato durante la gara, la CR non viene ammortizzata a sufficienza e la manovrabilità si deteriora; le sospensioni verranno compresse eccessivamente per la gran parte del tempo e la CR non si comporterà molto bene.
Nel caso di una pista veloce e dura senza grandi salti, è probabilmente possibile utilizzare una molla normale con un'ammortizzazione più morbida - sia in fase di compressione che di finecorsa. Con un'ammortizzazione di finecorsa più morbida, la ruota segue il terreno sconnesso e le piccole gobbe con maggiore facilità e la moto si comporta in modo migliore. Con molta ammortizzazione di finecorsa, la ruota ritorna molto lentamente in contatto col terreno abbastanza velocemente dopo ciascuna gobba. Il risultato è una perdita di trazione con tempi di giro inferiori.

GUIDA REGOLAZIONE SOSPENSIONI

Seguire le procedure descritte in basso per regolare accuratamente la CR utilizzando il metodo descritto alle pagine 24—26. Ricordare di eseguire tutte le regolazioni in incrementi di uno scatto. Eseguire un giro di prova dopo ciascuna regolazione.

Regolazione forcella

Regolazioni a seconda del tipo di pista

Pista a superficie dura	Iniziare con l'impostazióne standard. Se le sospensioni fossero tròppo rigide/morbide, regolare in base alla tabella riportata in basso.
Pista di sabbia	Regolare su una posizione più rigida. Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazione dèlia compressione in una posizione più rigida. — Installare la molla opzionale più rigida. (In questo caso, regolare l'ammortizzazione della compressione su una posizione più morbida e quella di finecorsa su una più rigida).
Pista fangosa	Regolare su una posizione più rigida in quanto l'accùmulo di fango aumenta il peso della CR. Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazióne della compressione in una posizione più rigida. — Installare la molla opzionale più rigida.

Regolazioni per ammortizzazione troppo morbida/rigida

	Sintomo	Azione
Sospensioni morbide	Corsa iniziale troppo morbida: • La sterzata è troppo veloce. • L'estremità anteriore salta in curva o durante la' corsa in linea retta.	— Provare regolazióni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto.
	Corsa media troppo morbida: • L'estremità anteriore sprofonda in curva.	Se le sospensioni non sono rigide durante la corsa iniziale: — Provare, regolazioni,,più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. Se la corsa iniziale diviene rigida a causa della regolazione di cui sopra: — Ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto. — Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in increménti da uno scattò. Se ciò; non risolve il problema, installare la molla opzionale più rigida.
	Corsa finale troppo morbida: • Raggiunge il finecorsa alla fine di un salto. • Raggiunge il finecorsa si gobbe grandi, specialmente in discesa.	La corsa iniziale e media non è rigida: — Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. La corsa iniziale e media è rigida: — Installare la molla opzionale più rigida. Se la corsa iniziale è rigida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida: — Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. Se la corsa iniziale è ancora morbida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida: — Prpvare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. Se la corsa finale è ancora morbida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida: — Aumentare il livello dell'olio della forcella in incrementi di 5 mm.

	Sintomo	Azione
Sospensioni morbide	L'intera corsa è troppo morbida: • L'estremità anteriore scrolla, • La forcella' raggiunge il finecórsa inferipresu qùalsiasi tipo di terreno.	— Installare la molla opzionale più rigida. — Provare regolazioni-più rigide deiràmmortizzazione dèlia compressione in incrementi da unoscatto". —Aumentare Vammortizzazi'Qne di finecorsa.iiiàncrementi da uno scatto.
Sospensioni rigide	Córsa iniziale troppo rigida; • Rigidità su piccole gobbe guidando a tutto acceleratore in linea retta. • Rigidità su piccole gobbe in curva. • La f ilota anteriore Scappa nientre; si guida a tutto. ^cceleratorˆ in" lineаretta.	•7-^Provare regolazioni, più[1] maTbid'e.. dell'ammoirtizzazione della compressione in incrementi da uno. scatto... — Ridurre rammorti%zazione;di>finècorsa in incrementi da uno scatto. ^.Controllare se.vi è; sporco~nei:parapolvere,;C^ontrollare se l'olio della forcella è ^contaminato/, NOTE: •. Se restreniità an'tènoresprbffiiiò^àjin curva, ridurre l'ammortizzazione di finecorsa iii incremeriti:-da unò-sbàttó.' Sé ciò-non-risolve il -problemaj installare la molla opzionale più rigida. • Se la molla più rigida rende le sospensioni eccessivamente'rìdile su'll'irit^rà gamma della corga, provare regolazipiUi'piir n^orbide-deiràmmpi'tìzzairatie della comp^és'iò'fxé in 'incrementi' da' uno Scàttd' fìiio/ a 'ottenere l'ammortizzazióne desiderata per rà't'Orsaìnizisile.'
	Corsa media troppo rigida: • Rigidità sullegobbe *i n* curva. • L'estremità anteriore scappa in curva. • Sospensioni rigide sulle gobbè. specialmente in discesa, • In ifrenataj 1'estre.mità anteriore sprofonda'duranteila corsa iniziale e quindi diviene rigida.	Sé Incórsa inizialo non érigida: ^-Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da lino scatto~(Ciò dovrèbbe.p^ódurre una buoha azione della forcella dalla;corsa iniziale a quella niedia); Se la-corsa iniziale e quella media sono rigide: -—Provare regoliazionì più morbide dell'ammortizzazione della compressione in -.incrementi da uno scatto... ^—: Ridurre^'ammortizzazione di finecorsa in increme.ntìida uno scatto.
	Corsa finale troppo rigida: • Non raggiùnge il finecorsa alla fine dei salti ina fornisce uria sensazióne dirigidità. • Rigidità su grandi gobbe spèciàirhente in discésa: #. Rigidità su grandi gobbe in curva.	Se la eorsa iniziale e quella znediajion soiio rigide: ~ Ptì)vare regolazioni più rigide^ dèii'amniór'tizzazi'oiie della compressione in .increménti da uno scatto. (Ciò dovrebbe produrre una buoha azione della forcella dalla'corsa iniziale a quella media). .'Se'ldcors£fmal'e£I.ancora rigida dopo la regolazìone.di.cui sopra oppure... 'Selaborsaiìiiziale e'quella riiedia'diveggono rigide^ -^Installàrelà'-raòllà opzionale più rigida. -—'Provare 'regeliazioni più morbide dell'ammortizzazione dell» compressione in incrementi d^-uno scattò. Se l'intera cprsa sembra rigida dopo la regolazione di cui sopra: — Provare regolazioni più morbide • deiràmmortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto finó Wd òjtietieré I'ammortizz'àziònè desiderata neìlacorsa .iniziale.. — Abbassare illivello dell'olio di 5 min.
	L'intera corsa% tròppo rigida^ • Sospensioni rigide su quàjsiasi tàpo' di- terreno:	^-Provare regolazioni più-" morbide :dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Ridurrei l'ammortizzazione di^finecórsa in'incr.ejaentì (J^iino scatto. —Abbassare il livello dell'olio £.5 min.

Regolazione sospensioni posteriori

Regolazione a seconda del tipo di pista

Pista a superficie dura	Iniziare con l'impostazione normale. Se le sospensioni fossero troppo rigide/morbide, regolare seguendo, la tabella in basso.
Pista di sabbia	Abbassare l'estremità posteriore (per migliorare la stabilità della ruota anteriore) aumentando l'abbassamento per la gara (ridurre la precarica della molla). Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazione della compressione e specialmente il registro dell'ammortizzazione di finecorsa su una posizione più rigida. — Aumentare l'abbassamento per la gara standard (da +5 a 10 mm in più).
Pista fangosa	Regolare su uria posizióne più rigida ih .quanto l'accumulo di fango aumenta il pesa della CR. Esempio: — Regolare i registri dell'ammortizzazione della compressione e di fine corsa su impostazioni più rigide. — Installare la molla opzionale più rigida. — Ridurre l'abbassamento per la gara standard (da -5 a 10 mm in meno).

Sintomi e regolazioni

- Iniziare sempre dalle impostazioni standard.
- Ruotare i registri della compressione e di finecorsa a bassa velocità in incrementi da uno scatto ed il registro della compressione ad alta velocità in incrementi da 1/12 di giro alla volta. Regolazioni da due o più scatti o giri alla volta possono causare l'oltrepassamento della regolazione migliore. Eseguire un giro di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se, dopo la regolazione, le sospensioni forniscono una sensazióne inusùale, trovare il sintomo corrispondente nella tabella e provare regolazioni dell'ammortizzazione della compressione e/o di finecorsa più rigide o più morbide fino ad ottenere le impostazioni corrette descritte.

	Sintomo	Azione
Sospensioni rigide	Le sospensioni sembrano rigide su piccole gobbe	1. Provare una regolazione più morbida della compressione a bassa velocità. 2. Se le sospensioni sembrano àncora rigide, provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione a bassa e ad alta, velocità contemporaneamente.
	Le sospensioni sembrano rigide su grandi gobbe	1. Provare una regolazione più morbida della compressione a bassa velocità. 2. Se le sospensióni sembrano ancora rigide, provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione a bassa e ad alta velocità contemporaneamente.
	L'intera corsa ètroppo'rigida	1. Provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione,e di finecorsa a bassa e ad alta velocità contemporaneamente; 2. Se le sospensioni sembrano ancora rigide, sostituire la molla con una più morbida (opzionale) ed iniziare dall'impostazione standard verso impostazioni più mòrbide.
Sospensioni morbide	L'intera corsa è troppo morbida.	1. Provare regolazioni più rigide per la compressione a bassa e ad alta velocità contemporaneamente. 2. Se si continua ad avère una impressione di eccessiva morbidezza, sostituire la molla con una più rigida (opzionale) e regolarla a partire dalla predisposizione standard verso quella più rigida.
	L'estremità posteriore oscilla.	1. Provare ulteriori regolazioni più rigide per la compressione e di finecorsa a bassa e ad alta velocità contemporaneamente.
Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore.	Le sospensióni raggiungono il finecorsa inferióre alla fine dei salti.	1. Provare una regolazione più rigida della compressione ad alta velocità. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta e bassa velocità, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).
	Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore dopo la fine dei salti.	1. Provare una regolazione più rigida della compressione a bassa velocità. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta,e bassa velocità, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).
	Le sospensioni raggiùngono il finecorsa inferiore dopò la fine di gobbe continue.	1. Provare una regolazione più morbida dell'ammortizzazione di finecorsa. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta e bassa velocità, e una regolazione più morbida dello smorzamento dell'estensione, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).

Estremità posteriore

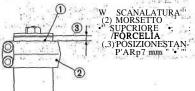
Se vi fossero dèi problèmi cori la trazione della ruota posteriore^ è possibile utilizzare una prècàrica leggerrhente maggior& deìla'moHa. Inyece di-impostare &Smm di abbassamento, è possibile impostare 9Q nim o anche 85 mm in modo che il retro della CR sia più alto. Ciò fornisce una trazione taia'ggiòré a causa'"Heli'arìgoló del fórcelldne e della posizione del cèntro di gravita.

In contrasto, è poss.ibile ;ayer.e dei problemi con lo scuotimento della, testa, .deikf sterzo in condizioni che richiedono unusojrrequeritede^ freno anteriore, eppure, si possono verificare, condizioni in.; cui-la, QK tende a sterzare troppo rapidamente. In questi casi è consigliabile abbassare il retro della CRit/n^riduzionedeHaprecarica della .molla .posteriore causar l'aumento dell'angolo e delravancorsa della forcella aumentando cosila stabilità inlinearetta.

Altezza/angolo forcèlla'

La posizione *dèi* gambali dgUaJforeèHà, nei arresti non può venire regolata.

Allineare la scanalatura della cariba deHa forcenàb^n la superficie superiore dèi morsetto superiore della forcella. Se si installa la ruota opzionale da ^OpoUici,"ajlin>are l'estremità superiore della canna dellaforcella, e^non la sommità del tappo della forcella,'con la sommità, del morsetto superiore della forcella.

Posizionestandard:

Posizione standard per la ruota anteriore opzionale:

Passoruote

E' possìbile regolare la caténa sulforcellóne più iri'avanti o più indietro all'interno delia-gamma dì regolazione ed aggiungere o' rimuovere maglie comèriecessàriò.^Con l'assale più in avanti è possibile ottenere; tana trazione leggérmeiitè migliòre. Sé vi sono tnolte sezióni dì pista veloci; sarà meglio impostare' un' passò delle- ruote léggermònte più lungo. Su una pista con molti passaggi veloci, il passò lungo lavora bene. Se la pistaiè più convoluta; come uria-pista da supercrOsSj'è iiormàlinèritè mèglio utilizzare"un passo più corto; Ciò'"specialihentè se la trazioneè scarsa.'Un'passopiù'córito trasferisci anche più"pesii all'indietr6-aiutando la CR iti curva e per- il sollevamento deUàruòta anteriore;

Questa regolazione del.passo può essere utilizzatane,!: ottenere un'avancòrsa maggiorerò: minore come **menzionato prima.**

E' necessario rendersi conto che queste regolazioni della parte ciclistica causano sottili cambiamenti della manovrabilità generale fornendo però notevoli miglioramenti nell'apee'>pecificaté.S6.si.cambia il passo delle ruote, accertarci, di .ricorAtroltajre l'abbassamento per la gara e regolare, sé necessario.

Spiegazioni degli' effetti sull'erogazione della potenza & sulla trazione

Invece di fài*e affidamento sù'modifiché del motore che sono spesso inaffidabili per migliorare le prestazioni dèi motore; si" dovrebbe prima provare a "régòH'aré" l'erogaziòriè d'ella potènza del motóre standard in funzione del terreno è dèlie'condizioni dèi percórso. Il mòdo più semplìc'è'pèr eseguire ciò consiste rie! cambiare i rapporti, cosa che permette di utilizzare una parte divèrsa della gamrna.di potenza del motore.

La p"ir^ d'ella -gamma-"-*Sì* pofenztì utilizzata può essere selezionata nel mòdo più efficiente càrhbiàndò il rapporto della trasmigsibtìe' &iale"ùtIlizzandG eor&riè opzionali. In qu^sto-niodo rerogaziprie'dèUapótenzEc'piiò essere fatta fcórrispondente più esattamente alla trazione disponibilè-ehecambia datm^giorno all'altro a seconda del-tipo dr terreno della pisCà. Allo stésso imìodo, il hurnerb di cambiamenti di Velleità necessari perogni giro;'òppurfe-per sezióne critiéhe'specifiche, può essere "fegolàto" in mbdóda'ridtìrrel tèrripi-di giro con un semplice carHbìamènto dèlia coronai

Quéste Coróne (ruote dentate ruota posterioréjopzionah' sono disponibili in incrementi di due denti in mélxój o in più, della córóna standard. Questa" jòiccola differènza è sufficiente p'er-'^m^téì'èà-p^t0"' il-TOotore a seconda dfella^traSiiònè dispòMbife sènza dràstici cambiarn'ènti nella velocità massima p&ten^iale della CR.

- Rapporti più ,altì (numero denti corona inferiore) .prp,ducono;un4rasferimentp della.potenza al suolo -inferiore e -permettono la -trazione; della ruota .posteriore quando .la. pista, è scivolosa (bagnata, sabbiosa, ^Ujfoj^da^cretosi^eqc.)..
- .RapBorttpiù-ba^s^t (numero ^èp-ti corona maggiore) producono un trasferimento della potenza ai suolo maggiore .e permettono di utilizzare la massima traziona.possibilé della ruota posteriore.

Alcune piste all'aperto vengono bagnate molto prima della prima gara e quindi solo leggermerite o addirittura per niente durante la giornata. Ciò fornisce una pista scivolosa durante le prime gare .che cambia quindi da condizioni di trazione da buone a ottime per parte della giornata ritornando quindi ad una consistenza scivolosa con,un,Fondo estremamente duro. In teoria,, i rapporti dovrebbero essere regolati per adattarsi a tutte queste condizioni.

- Bagnato e scivoloso o sabbioso: utilizzare meno denti della corona standard per mantenere bassi i giri del motore ed evitare slittamenti indesiderati della ruota, II motore potrebbe abbassarsi di giri in curva e in tali casi .sarà -necessario, :compep.sare azionando la leva della frizione; un cambio di marcia potrebbe fornire un cambiamento di;velocità troppo drastico:
- Condizioni medie: utilizzare la corona-standard.
- Fondo duro (ma non,scivoloso): utilizzare più denti della corona standard per mantenere alti..i,giri del motore mentre esso produce la massima potenza. Ciò può richiedere un-ulteriore cambio alla marcia più alta in certe sezioni mentre a volte è possibile semplicemente tenere alti i giri, accelerando un poco più-alungo.

U,n altro esempio dei benefici che si ottengono da un appropriatO:adeguamento alle condizioni del terreno :può.,venire meglio compreso quando si corre su un tracciato in sabbia. Naturalmente, la parte anteriore del mezzo va tenuta ieggera in modo che la ruota possa praticamente galleggiare: In termini generali, è più facile mantenére un assetto ideale còri massima trazione della ruota posteriore ed estrema leggerezza della parte anteriore del'mezzo' cori un' rapporto maggiore di quello di serie in quanto si rimane più a lungo nella zona di'erogazione dèlia potenza di ciascuna marcia.

Se si corre cori un rapporto troppo basso nella sàbbia, è possibile notare che si viene superati molto rapidamente e che la parte anteriore del mezzo sembra molto pesante. La sterzata con la ruota anteriore della CR nella sabbia non è desiderabile. Un rapporto più alto permette di sterzare in modo più efficiente utilizzando l'acceleratore e la posizione de! corpo.

A volte, l'alternanza di rapporti può essere di aiuto anche se le condizioni della pista rimangono consistenti durante la giornata. Se vi sono sezioni di pista in cui è necessario imballare il motore (invece di perdere tempo per cambiare nella marcia più alta), forse un rapporto più alto (una corona più piccola) può aiutare.

Quando si cambiano i rapporti, far controllare i tempi di giro (prima e dopo il cambiamento) da un assistente per ottenere delle osservazioni obiettive sui cambiamenti. Utilizzare un cronometro; le sensazioni personali non sono affidabili in quanto, se si eliminano gli slittamenti della ruota, si può avere la sensazione di procedere più lentamente ma in realtà il tempo di giro viene abbassato aumentando leggermente la velocità in ciascuna sezione della pista..

Tutto è però un compromesso e perciò è a volte necessario sacrificare le prestazioni in .una sezione del percorso per ottenere un tempo totale migliore. Si dovrebbe mirare ai tempi di giro migliori senza preoccuparsi troppo se in alcuni tratti i rapporti, sembrano sbagliati. Naturalmente queste raccomandazioni vanno seguite tenendo in considerazione l'abilità del pilota, il percorso effettivo (lungo, corto, collinoso, écc.) della pista e lo stile personale. Generalmente, però, queste raccomandazioni si adattano alla maggior parte delle condizioni e dei piloti. Se valga *o* meno la pena di impiegare lo'sforzo ed il tempo necessari a cambiare i rapporti per poter ottenere una posizione migliore alla firie della gara è naturalmente una decisione personale.

La selezione di una battistrada e di una mescola corretti può fare una grande differenza. I pneumatici di cui è dotata la motocicletta CR sono un perfetto "mezzo ideale" per la, varietà di condizioni di terreno che la maggior parte dei corridori si troverà quasi certamente ad affrontare..

II disegno dei pneumatici da motocross si è sviluppato in un area di intenso studio. Le. descrizioni qui fornite danno ai piloti della CR una conoscenza di base dei fattori relativi al disegno dei pneumatici in modo da poter' utilizzare pneumatici appropriati'per ottenere i migliori risultati in gara. Ulteriori informazioni sono disponibili nella sezione dì manutenzione a pagina 23. Ottenere informazioni più complete dai vari rappresentanti è rivenditóri dei diversi fabbricanti.

- Un terreno rigido o scivoloso richiede dei pneumatici cori molte protuberanze relativamente corte, una vicino all'altra, allo scopo di ottenere la massima possibile area di contatto con la superficie del tracciato. La mescola .deve'essere più morbida per fornire trazione ma non talmente morbida da consentire la deformazione dei tacchetti. Questi pneumatici tendono a consumarsi piuttosto rapidamente a causa della combinazione di gomma morbida è terreno duro.
- "Terreni appiccicosi o fangosi richiedono un disegno più apèrto 'per.'evitare impaccàmeriti. La mescola utilizzata in quéste condizioni può essere più dura per evitare che i tacchetti relativamente lunghi possano piegarsi in accelerazione o consumarsi rapidamente.
- Terreni morbidi e sabbiosi vengono affrontati nel modo migliore con pneumatici simili a quelli per terreni appiccicosi o fangosi ma con un numero di tacchetti leggermente superiore.

Non allontanarsi dàlie. dimensioni dei pneumatici raccomandate dal fabbricante in quanto ciò può influenzare la manovrabilità e perfino l'accelerazione.

Qualsiasi serio sforzo competitivo si bf&sa^ulla conpscérifa guadagnata da esperienze precedenti. Informazioni sui rapporti utilizzati, sulle> condizioni meteorologiche/quota e getti, sui pneumatici e sulle ^mp'ò^aziohi'delle' sospensioni possono esseref attori importanti per la gara successiva sulla stessa pista o anche su una simile.
Il modo migliore per ordinare tutte queste informazioni che permettono di ottenere le miglioriprestazioni possibili sì un dato circuito in condizioni specifiche consiste nel registrare le-impostazioni dei vari-componenti con i commenti del caso in un registro per la manutenzióne, là messa a punto e la gara."
Un registro può ricordare quando la- manutenzione necessaria è stata eseguita, quando essa sarà nuovamente necessaria é specificamente quali regolazióni *soiió* state eseguite per una determinata :pista e quando. Inóltre, cosa più importante, sarà possibile sapere se tali regolazioni specifiche o selezioni di componenti hanno avuto successo o meno. Un registro, può ricordare le sospensioni, i rapporti, i pneumatici ed i-getti utilizzati con successo su una determinata pista *nel passato.* Ciò può servire anche per ricordarsi del punto del percorso dove l'altro concorrente era stato quasi In grado di sorpassarvi all'ultimo giro, e così si rimane avvisati.

Annotazione tempi

Questo manuale elenca i tempi di manutenzione ogni alquante gare o alquante ore di lavoro.
Dato che tutte le gare sono diverse, il modo più-efficace di provvedere alla manutenzione consiste nel tenere' nota delle ore di lavoro della CR-
II tipo di "stima" utilizzato ufficialmente è sufficiente per tale proposito. E' possibile registrare i tempi come per i tempi di utilizzo degli aerei (senza però l'aiuto di un cronometro elettrico).. Tutti i.tempi qi.'layorp vengono . annotati in ore e decimi di ora (ogni sei minuti rappresentano un decimo di ora).

Annotazione operazioni di mantiteiizipne

Le operazioni di manutenzione periodica che devono .essere registrate includono:
V',, ^afo^e. risultati, dèi controlli di cilindrò, pistóne e fasce elastiche.

- Frequenza della necessità di decarbonizzazione con uri oliò particolare.
- Quando è- stata eseguita -per l'ultima voltarla manutenzione dei cuscinetti perno del sistema di aminortìzzazioríe posterióre e del~farcellone.
- Cambi óHo .cambio, forcella e. ammortizzatore.
- Sostituzioni catena, corona, guida catena e pattini.
- Cambio liquido di raffreddamento-e sostituzione componenti relativi.
- Sostituzioni candela, pastiglie freniecavidi comando.

Inoltre, sarà necessario registrare tutte le irregolarità osservate nell'usura deicomponenti in modo daricordare di tenere sotto controllo tali aree nel futuro.

Annotazione operazioni di messa a punto

Alcune delle informazioni di messa a punto che si vogliono conservare nel--proprie- libro- di-dati devono -anche comprendere la combinazione delle predisposizioni o dei componenti che hanno meglio funzionato in un cèrto' particolare luogo, *e-* che potrebbero di nuovo funzionare ugualmente bene in altre simili condizioni.
Alcune di quéste voci sonò:

- Condizioni base della pista, quota e temperatura per, ciascuna prova della gara.
- Impostazioni d'elle sospensioni e regolazioni della parte ciclistica provate e selezioniate,
- Selezioni di rapporti alternativi e risultati degli stessi.
- Selezione pneumatici e pressione aria.
- Cambiamenti carburatore.

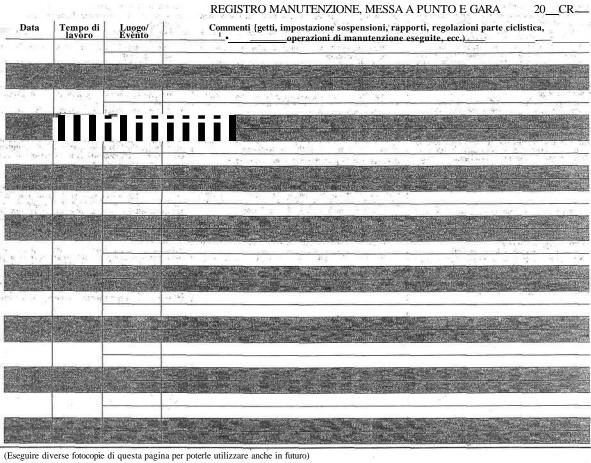
Annotazioni sulla gara

Le informazioni da registrare in questa sezione possono includere:

- Posizionamento in ciascuna prova e piazzamento finale;
- Osservazioni utili per migliorare le proprie prestazioni future.
- Annotazioni sul posizionamento al cancello di partenza o sulle varie parti *del* percorso che potrebbero rivelarsi utili nel futuro.
- Sezioni, del-pèrcòrsa in cui sii è imboccata una traiettoria sbagliata permettendo un sorpasso troppo facile:
- Annotazioni su quelle, strategie/utilizzate dagli altri concorrenti che valgono la pena di essere ricordate.

Quanto sopra è un eseznpio di come annotare i tempi per -i componenti del motore e delle sospensioni, i risultati di gara, le regolazioni e le operazioni di manutenzione eseguite èdf'i componenti eventualmente sostituiti in una giornata.particolare.
Considerare anche l'uso di penne o matite di colore diverso per annotare informazioni specifiche, importanti o particolari. Per esempio,. i:tempi .di layoro. possono essere annotati in nero, i risultati di gara in blu, i cambiamenti dei getti in rosso e le impostazioni delle sospensioni/telaio, assieme alle selezioni dei rapporti in verde: Ciò aiuterà ad identificare le varie voci con una sola occhiata.

Valore usato

Sebbene il.proprio "giornale di corsa" possa essere di importanza critica per il futuro sviluppo delle proprie prestazioni, precise indicazioni sulle attività di manutenzione possono anche essere un decisivo punto di vantaggiò perla véndita del pròprio motociclo alprossimo proprietaeio, specialmente quando.il mercato *rìgurgtik* già di numerose altre motociclette da corsa usate.

Vi è un numero dì parti di ricambio che devono'essere portate sul luogodeila gara per assicurare laiunziorialità pertutfca la durata della gara *stessa:.Oltre ai soliti* dadi, bulloni, rondelle, viti-, coppiglie, fili, funicelle di plastica, fascette^ sigillante ai siiiconva genti di puliziaaree di contattore grassi vari 'considerare quanto'segue: *-i*

PARTI DI RICAMBIQBASILAIII

Candele
Filtro(i) ària (puliti e oliati, sigillati ift uri.sàc6nétto di plastica)
Gétti/spiìli opzionali carburatore
Catena è *màglie* principali
Pattini guida catena
Guidacaténà
Rulli catena
Canne forcella (destro e sinistro)
Parafanghi
Targhe numero anteriore e laterale
Manubrio
Manopole
Leve (freno e frizione)
Supporto leva frizionesul manùbrio
Acceleratore
Cavo acceleratore
Pedale cambio
Pedale freno
Raggi (anteriori e posteriore, ciascun lato)
Ruote dentate - sia più grandi che più piccole di quelle standard - per cambio rapportile sQ§tJiu2Iojle *ìii c'uso* si danni
Dadi, bulloni, rondelle e viti assortiti

Ricambi (preferibili)

Cilindro principale fréno anteriore
Ruote e pneumatici (anteriore *è* posteriore, montati)
Dischi frizione e olio cambio
Parte superiore (Completa)
Tubi radiatore
Protezioni radiatore (sinistra e destra)
Poggiapiedi
Tubi freni anteriore e posteriore
Sedile
Componenti accensione

ATTREZZI GENERAI!

Bussole^ uidg /8,di 8llice;
Cacciarti—àlatóa e aerose NqVl,>2i'3
Chiave inglese-grande regolabile
Chiavi—fìsse" e a tubo
Chiavi^-esagònali (AJIèil)-.
Chiave—per raggi
Chiave torsjometrica (scala metrica cpn arresto a scatto^
Pmzé-^tandard/abecchi, autoDIocca^ti
Martello—Testa di plastica

Siringa con arresto regolabile
Manometro pneumatici
Ferri pneumatici
Pompa per pneumatici b serbatoio ària

ATTREZZI DIBASE

Lampada"
Corredo spessimetri
Pinze - fascette di sicurezza a filo
CaKbro a cursore (metrico)
Attrezzi.speciali Honda^pag,.52). ^ ... V:

SCORTE ESSENZIALI

Hòritìa ULTRA C17SHIGN OIL SPECIAL'
Liquido per freni
liubrìflcarité per caténe
Agentepulizìa'-zone di contatto-
Composto dielèttrico-
Adesivo manopole
Agente bloccante
Pasta al bisolfurç i.'dl molibdeno (c6ntenente.^iìÌ4el 40% di bisoìfuró di molibdeno)
Grasso bianco al lìtio
Grasso per cuscin^ettì.ruote
Sigillante ai silicohi
Fascette di sicurezza_afilo
Filo per nieccahici
Nastro isolante.
Antigelo
Nastro isolante.,

Ripulire regolarmente la motocicletta CR per proteggerne le rifiniture della superficie e controllare che non vi siano danni, usura o perdite di olio.

Quando si lava la CR, utilizzare sempre acqua o .una miscela di acqua e detergente leggero (come liquido per piatti) onde evitare di scolorire simboli e decalcomanie.

ATTENZIONE:

- *Evitare di spruzzare acqua ad alta pressione (tipica dèlie idrópulitriciper autovetture) nelle aree seguenti:*
  - *Mozzi ruote*
  - *Pulsante spegnimento motore*
  - *Scarico della marmitta*
  - *Sotto al serbatoio del carburante*
  - *Catena dì trasmissione*
  - *Sotto al sedile*
  - *Cilindro principale freno*
  - *Parapolvere della forcella anterióre*

1. Dopo la pulizia, sciacquare accuratamente la motocicletta ÒR con abbondanza di acqua. Eventuali residui di forti detergenti possono corrodere le parti in lega.
2. Asciugare la CR, avviare il motore e lasciarlo girare per diversi minuti.
3. Lubrificare la catena di trasmissione subito dopo aver lavato ed asciugato la CR.
4. Provare i freni prima di utilizzare la CR. Per ripristinare le normali prestazioni del sistema frenante potrebbero essere necessari diversi azionamenti.

⚠ AVVERTENZA

- *Le prestazioni del sistema frenante potrebbero non essere buone subito dopo il lavaggio della CR.*

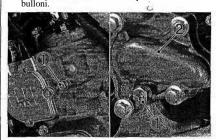
Per una lunga messa a riposo, come può succedere in inverno, è necessario prendere certe misure qnde ridurre gli effetti del deterioramentò4erivante dal non uso della motocicletta CR.Inoltre,leripar azioni necessarie devono essere eseguite PRIMA del rimessaggio della moto, altrimenti, la necessità di tali riparazioni potrebbe essere stata dimenticata quando si riutilizza il mezzo.

PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLÉTTA PER IL RIMESSAGGIO

1. Pulire completamente tutte le parti della CR. Se essa fosse stata esposta ad aria- o acqua marina, lavarla con acqua dolce e quindi asciugarla.
2. Scaricare il serbatoio del carburante in un contenitore per benzina di tipo approvato.
   Portare la valvola del carburante su OFF e rimuovere il bullone di scarico del carburatore. Scaricare il carburante in un contenitore per benzina di tipo approvato. Reinstallare il bullone di scarico.*

⚠ AVVERTENZA

- *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni anche esplosiva. Eseguire queste operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area di lavoro oppure dove la benzina viene conservata.*

3. Togliere i bulloni di scarico del liquido per raffreddamento presenti sul cilindro e sul coperchio della pompa dell'acqua, per far colare il liquido.
   Dopo aver scaricato completamente il liquido di raffreddamento, accertarsi che le rondelle di tenuta siano in buone condizioni e quindi reinstallare i bulloni.

(1) BULLONI SCARICO
(2) COPERTURA DESTRA DEL CARTER

4. Lubrificare la catena di trasmissióne.
5. Rimuovere la candela e versare un cucchiaio da tavola (15—20 cm^3) di olio motore pulito-nel cilindro. Con la candela. a massa oppure col pulsante di spegnimento del motore premuto, far girare il motore diverse volte per distribuire l'olio e quindi reinstallare la candela.
6. Gonfiare i pneumatici.alla pressione raccomandata.
7. Porre la CR sul banco da lavoro opzionale Honda o un equivalente per sollevare entrambi i pneumatici dal suolo.
8. Infilare uno straccio nell'uscita del silenziatore. Legare quindi un sacchetto di plastica sull'estremità del silenziatore per evitare l'ingresso di umidità.
9. Coprire la CR e conservarla in un luogo privo di polvere ed umidità.

FINE RIMESSAGGIO

1. Scoprire e pulire la CR.
   Cambiare l'olio del cambio se sono passati più di 4 mesi dall'inizio del rimessaggio.
2. Scoprire l'estremità del silenziatore e rimuovere lo straccio infilato nella sua.uscita.
3. Riempire di miscela (pag. 2) il serbatoio del carburante.
4. Versare lentamente il liquido di raffreddamento raccomandato nel radiatore fino al collo del foro di riempimento.

   Capacità:
   0,97 litri allò smontàggio
   0,88 litri allo scarico

   Inclinare leggermente la CR a sinistra e a destra per diverse volte per scaricare l'aria intrappolata nel sistema di raffreddamento. Se il livello deiliquido si abbassa, aggiungere, altro liquido; e ripetere la procedura.
   Installare saldamente il :tappo del radiatore.
5. Eseguire tutti i controlli di manutenzione (pag. 11).

INFORMAZIONI DI SERVIZIO GENERALI

Regole per il sérvizio

1. Utilizzare parti e lubrificanti originali Honda o raccomandati dalla Honda oppure degli equivalenti. L'uso di parti non ottemperanti alle specifiche Honda possono causare danni alla CR.
2. Utilizzare gli attrezzi speciali disegnati appositamente per questo prodotto.
3. Installare guarnizioni, anelli ad O, coppiglie, piastrine di bloccaggio, anelli elastici, ecc, nuovi al momento del rimontaggio.
4. Per stringare bulloni o dadi, iniziare sempre dai bulloni di diametro maggiore, o da quelli in posizioni interne, e serrarli alla coppia specificata in órdine diagonale ed a passi successivi, a meno che non sia richiesto un certo particolare ordine diversamente specificato.
5. Pulire le parti con solvente non infiammabile o ad alto punto di ignizione al momento dello smontaggio; lubrificare tutte le parti scorrevoli prima del rimontaggio.
6. Quando si installa un paraolio nuovo, accertarsi di lubrificare con grasso il labbro di tenuta. Se un paraolio e le parti relative sono stati lavati, ingrassare in modo appropriato il labbro del paraolio.
7. Dòpo il rimontaggio, controllare che tutte le parti siano state installate in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.
8. Utilizzare solo attrezzi metrici per il servizio della CR. Bulloni, dadi e viti del sistema metrico non sonò intercambiabili con quelli del sistèma inglese. L'uso di attrezzi ed elementi di fissaggio scorretti può causare danni alla CR.

Sicurezza generale

▲AVVERTENZA

- *Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di coscienza o la morte.*

▲AVVERTENZA

La frequente inalazione della polvere delle pastiglie dei freni, indipendentemente dalla loro composizione chimica, può essere pericolosa per la salute.

- *Evitare la respirazione di particelle di pólvere di freni.*
- *Non far mai uso di flessibili o spazzole ad aria per la pulizia dei complessi dei freni. Usare solamente aspirapolvere omologati (tallo standard OSHA.*

▲AVVERTENZA

- *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni può essere esplosiva. Eseguire operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area in cui la benzina viene scaricata o conservata oppure dove viene eseguito il rifornimento.*

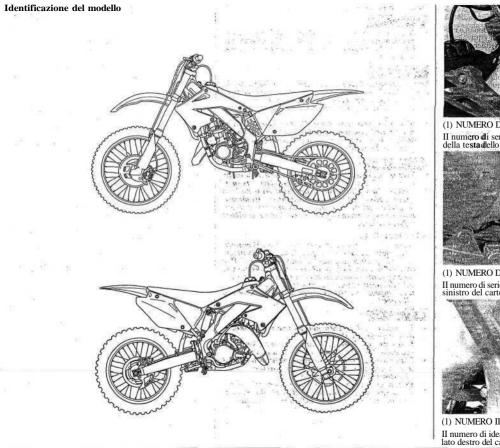
ATTENZIONE:

- *L'olio del cambio usato può causare il cancro della pelle se lasciato ripetutamente in contatto con la pelle stessa per periodi prolungati. Per quanto ciò sia improbabile a meno che non si maneggi olio usato quotidianamente, si consiglia di lavare bene le mani con acqua e sapone non appena possibile dopo aver maneggiato olio usato.*

▲AVVERTENZA

- *Utilizzare solo azoto per la pressurizzazione dell'ammortizzatore. L'uso di gas instabili può causare fiamme o esplosioni con conseguenti lesioni gravi.*
- *L'ammortizzatore posteriore è riempito con gas ad alta pressione. Non avvicinare fiamme o fonti di calore all'ammortizzatore.*
- **Prima di gettare l'ammortizzatore, rilasciare l'azoto premendo l'ago della valvola. Rimuovere quindi la valvola dall'ammortizzatore.**

Identificazione del modello

(1) NUMERO DI SERIE TELAIO

Il numero di serie del telaio è stampato sul lato destro della testa dello sterzo.

(1) NUMERO DI SERIE MOTORE

Il numero di serie del motore è stampato sul lato inferiore sinistro del carter.

(1) NUMERO IDENTIFICAZIONE CARBURATORE

Il numero di identificazione del carburatore si trova sul lato destro del carburatore stesso.

Dati tecnici per il servizio

mm

VOCE			STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Deformazione testa cilindro			—	0,05
Cilindro	Diam. int.	A	53,976—53,983	54,013
		B	53,968—63,976	54,006
	Conicità		—	0,05
	Ovalizzazione		—	0,05
	Deformazione corona		—	0,05
Pistone, spinotto, fascia elastica	Diam. est. pistone	A	53,933—63,940	63,883
		B	53,925—53,933	53,875
	Foro spinotto		16,002—16,015	15,022
	Diam. est. spinotto		14,994—15,000	14,980
	Gioco pistone-spinotto		0,002—0,021	0,03
	Distanza estremità fascia elastica		0,40—0,56	0,65
	Gioco fascia elastica-cava		0,046—0,080	0,09
Gioco cilindro-pistone			0,035—0,050	0,07
Diam. int. testa di biella			19,002—19,014	19,022
Lunghezza libera molla frizione			36,1	35,2
Deformazione disco condotto frizione			—	0,15
Spessore disco conduttore frizione			2,92—3,08	2,85
Guida campana frizione	Diam. est. albero principale		19,959—19,980	19,940
	Diam. int. guida campana		20,000—20,03,1	20,050
Diam. est. alberino avviamento a pedale			16,466—16,484	16,450
Diam. int. pignone avviamento a pedale			16,516—16,634	16,550
Ingranaggio folle del dispositivo avviamento	Diam. est. albero secondario		16,983—16,994	16,970
	Diam. int. ingranaggio		17,016—17,034	17,050

mm

VOCE		STANDARD	-SEkvizio
Diam. int. forcella cambio	C	11,035—11,066	11,065
	ivs	11,035^-11,066	11,-065
Spessore forchetta-forcella cambio		-4;9SÌ5',Ó0	4j8'
Diarri. est. alberino forcèlla cambio	C	10,983—1Ò,'994	10,973
	D/s	10,983—10,994	10,973
Diam. ìiit.. ingranaggio	Ingranaggio M4, M5	23,020—23,041	^23,060'
	Ingranaggio CI	20,020—20,041.	20,060
	Ingranaggio C2	27,020^-27,041	27,060'
	Ingranaggio C3	25,020—25,041	•;àm>"
Diam. est. albero Trincipàlé suÙ'irigrànàggìe-M5		19,959—19,960	19,940
Diam. est. albero secondario	Su-boccolaingranaggioC3	-?3,9SSiÌ3,S80	23,940
	Su boccola ingranaggio C3	21,950—21,980	21,940
	Su boccola ingr. CI e ingr. intermedio avviamento	16,983—16^994	16,970
Piani.est. boccola ingranaggio	M4.M5	22,979—23,000	22,950
	CI	19,979—20,000	19,950
	C?	26,9?"9r-27iÒ00	26,950
	C3	.24,979-26,000	24,850
Di#m. int. boccola ingranaggio	M5	20,000—20,021	20,040
	ci	,17,000—17,018	.17,030
	C2	24,000—24,021	24,040
	c3-:v	22,06&H22,021	22,040
Gioco laterale "piede di-biella		0,»—0,8'	IV'HV-
Gioco assiàle/ràuiale piede di biella		0,010-^0,022	0,032'
Scentratura pernc-:di banco albero motore		:oA	0,05

mm

VOCE			STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Scentratura assale			—	0,2
Scentratura cerehione	Radiale		—	2,0
	Assiale		—	2,0
Lunghezza libera molla forcella			479	476
Scentratura canna forcella				0,2
Capacità olio forcella			462 cm"	Mass.: 499 cm^3 Min.: 420 cm^1
Livello olio forcella			71	Mass.: 37 Min.: 113
Lunghezza installata molla ammortizzatore posteriore			266,5	Min.: 258
Pressione serbatoio			981 kPa (10,0 kgf/cm^2>	
Disco freno	Spessore	Anteriore	3,0	2,5
		Posteriore	4,0	3,5
	Deformazione	Anteriore		0,15
		Posteriore		0,15
Spessore pastiglia freno		Anteriore	4,4	1,0
		Posteriore	6,4	1,0
Diam. ini cilindroprincipale		Anteriore	11,00	—
		Posteriore	9,5?	—
"Diam!int. cilindro pinza ~"		Anteriore	27,00	—
		Posteriore	22,65	—

VOCE		STANDARD (20°C)
Avvolgimento primario		0,4—0,6 fi
Avvolgimento secondario.	Con cappuccio candela	Ì5—22kTi
	Senza cappuccio candela	10—17kT2
Avvolgimento dell'alternatore	Giallo-Bianco	0,5—4 *a*
Bobina del generatore di impulsi dell'accensione	Blu/Giallo-Verde	180—280 H
Resistenza del sensore di posizione della valvola del gas	blu/verde - giallo/rosso	4-6ÌÌ
Fasatura dell'accensione (segno "F")		30° ± 2° prima del punto morto superiore, wa 3.000 giri/min

• PARTE CICLISTICA (Continua)

VOCE	Diam. x passo filetto	Coppia	
		N'ih	krf-m
Bullone fissaggio canna forcella (superiore)	8 x 1,25	22-	2,2
(inferiore)	8 x 1,25	20	2,0
Bullone supporto superiore manubrio	8 x 1,25	22	2,2
Dado del supporto inferiore del manubrio	10 x 1,25	*44*	4,5
Bullone supporto leva frizione	6 x 1,0	8,8	0,9
Bullone alloggiamento acceleratore	6 x 1,0	8,8	0,9
Vite scatola alloggiamento acceleratore	4 x 0,7	2,0	0,2
Bullone installazione parafango posteriore (lato posteriore)	6 x 1,0	13	1,3
Vite interruttore spegnimento motore	4 x 0,7	2,0	0,2
Guida catena	6 x 1,0	12	1,2
Bullone/dado rullo guida catena	8 x 1,25	12	1,2
*Vite'del corsoio della catena	5 x 0,5	3,9	0,4
Bullone/perno pedala freno	8 x 1,25	25	2,6
Bullone supporto camera anteriore	6 x 1,0	12	1,2

*Applicare Honda Thread Lock o un agente di bloccaggio equivalente

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti. Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

• VALORI DI COPPIA STANDARD

Dimensioni	Coppia			Coppia	
	N-m	kgf*m		N-m	kgf-m
Bullone e dado da 5 mm'	Bf	0,50	Bullone flangiato da 6 mm (TIPO SH)	8,8	0,9
Bullone e dado da 6 ma'	9,8	1,0	Bullone,flangiato.da 6 ram e dado	12	1,2
Bullone e dado da 8 mm.	22	2,2	Bullone flangiato da 8 mm e dado	26	2,7
Bullone e dado da 10 mm	34	3,5	Bullone flangiato da IO *mm* e dado	39	4,0
Bullone e dado da 12 mm	54	5,5			
Vite da 5 mm	3,9	0,4			
Vite da 6 mm	*8,8*	*0,9*			

Attrezzieuge

Descrizione	No. attrezzò	Alternativa	No. attrezzo
Accessorio battitóio tenuta forcella	Q7TMD—MAC0100		
Pinza per anelli elastici	Q7914—SA50001	Pinza per anelli elastici	07914—3230001
Chiave cannotto sterzo	07916—3710101	Chiave cannotto sterzo.	07916-r371010q
Peso attrezzo rimozione	07741—0010201	Peso scorrévole	07936-^3710200
Testi attrezzo rimozione, 12 min	07936—1660110		
Albero attrezzo rimozione	07936—1660120		
Estrattore carter	07937—4300001	Estrattore carter	07937—4300000
—Bullone esagonale, 6 mm	07PMC—KZ40100		
Battitoio tenuta acqua	07945—KA30000		
Attrezzo rimozione corse cuscinetti	07946—3710500		
Albero attrezzo montaggio carter	07965—1660200		
Collare attrezzo montaggio carter	07965—1660302		
Adattatore filettato	07965—KA30000		

(Continua)

Descrizione	No. attrezzo	Alternativa	No. attrezzo "
Attrezzo rimozione cuscinetti, 7 mm	07931—KA30000		
Battitoio cuscinetti, 7 mm	07946—KA30100		
Guida peso scorrevole, 16 mm	07PMG—KZ40100		
Accessorio guida peso scorrevole	07MAG—SP00102		
Manico attrezzo rimozione	07936—3710100		
Attrezzo rimozione cuscinetti, 17 finn	07936—3710300		
Impugnatura dell'ammortizzatore *dello* stelo della forcella	070MB—KSR0100		
Installatore del cuscinetto conico	07VMF—KZ30100		
Albero dell'installatore	07VMF—KZ30200		
Impugnatura dell'elemento conduttore	07949—3710001		
Chiave di arresto 0 48 x 15	07YMA—KZ40100		
Chiave raggio, 6,6 mm	070MA—KZ30100		
Misuratore livello galleggiante	07401—0010000		
Chiave raggi, 5,8 x 6,1 mm	07701—0020300		
Corpo chiave fermi	07710—0010401		
Attrezzo bloccaggio ingranaggi	07724—0010100		
Attrezzo bloccaggio tamburo frizione	07724—0050002	Attrezzo bloccaggio tamburo	*O7724—O05Ó100*
Estrattore universale per **cuscinetti**	07631—0010000		
Attrezzo di bloccaggio universale	07725—0030000		
Estrattore volano	07733—0010000	Estrattore volano	0793'3—0010000
Battitoio	07742—0020200		
Battitoio interno, 30 mm	07746—0030300		
Accessorio, 28 x 30 mm	07946—*1,870100*		
Accessorio, 32 x 35 mm	07746—0010100		
Accessorio, 37 x 40 mm	07746—0010200		
Accessorio, 42 x 47 mm	07746-^0010300		
Accessorio, 52 x-55 mm	077464£Ó010400		
Accessorio, *24 x 26 mm*	07746—0010700		
Pilota, 12 mm	07746—0040200		
Pilota, 17 mm	07746—0040400		
Pilota, 19 mm	07746—0041400		
Pilota, 20 mm	07.746—0040500		
Pilota, 22 *mm*	07746—0041000		
Pilota, 25 mm	07746—0040600		
Pilota, 28 mm	07746—0041100		
Albero attrezzo rimozione cuscinetti	07746—0050100		
Albero per la rimozione dei cuscinetti	07GGD—0010100		
Testa attrezzo rim'òzione cuscinetti, 20 mm	07746—0050600		
Testa attrezzo rimozione cuscinetti, 26 *mm*	07746—0050800		
Battitoio	07749—0010000		
Chiave per controdadi, 20 x 24 mm	07716—0020100		

Sistemazione cavi e cablaggi • . > , ; . .

Notare quanto segue per la sistemazione*di eavi e;cablaggi.

- Un filo, un cablaggio o un cavo allentato può rappresentare un rischio per là sicurezza. Dopo averli fissati, controllare tutti i fili per accertarsi che siano ben saldi,".J;*r' • . ; - ' y • ..
- Non stringere *x* cavi 'controlla saldatura o l'estremità del morsetto,nel caso in cui si faccia uso di un morsetto con saldatura, • , • . .'\. : - . * . '.
- Fissare i cavi ed il complesso conduttori-al telaio per mezzo delle relative fascette per cavi, nei punti designati. Stringere le fascette in modo che solamente la superficie isolata si trovi a contatto dei cavi ó del complesso conduttori. .., . ' • . •
- Istradare il. complesso conduttori in modo che non risulti troppo tirato ó troppo allentato.
- Istradare, *il$_t$ complesso conduttori evitando bordi taglienti ó angoli acuti. Evitare inoltre anche le estremità protuberanti dei bulloni e delle.vitì..
- Proteggere i singoli cavi ed il complesso conduttóri con nastro isolante o con tubi,-nel caso.in cui debbano trovarsi a contatto con bordi taglienti o su angoli acuti. Pulire accuratamente la superficie' di attacco prima di applicare il nastro.
- Non utilizzare i cavi o il complesso conduttori con isolanti rotti. Ripararli avvolgendoli cori nastro isolante protettivo, o sostituirli. '.' -;-''''• ,'.••' -V
- Tenere il complesso conduttori lontano dai tubi di scarico o da altre parti molto calde.
- Controllare che gli anelli di tenuta siano correttamente inseriti nelle,prpprie scanalature. .• .. -,.;, ..
- Dopo aver fissato i morsetti, controllare ciascun cablaggio, per accertarsi che non interferisca con nessuna parte mobile o scorrevole....
- I cablaggi sistemati lungo il manubrio non devono essere troppo tesi, troppo allentati o pizzicati e non devono interferire *con* parti adiacenti o circostanti in tutte le posizioni dello sterzo.
- Dopo la sistemazione, controllare die i **cablaggi non** siano attoreigliati o piegàti.

(1) INTERRUTTORE DI ARRESTO DEL MOTORE
(2) CAVO DELLA FRIZIONE
(5) CAVO DEL GAS
(4) TUBO FLESSIBILE DEL FRENO POSTERIORE
(3) TUBO DI TRABOCCO DEL RADIATORE
(6) CAVO DEL GAS
(7) FILO DELLA CANDELA
(9) CAVO DELLA FRIZIONE
(8) TUBO DI TRABOCCO DEL RADIATORE
(10) TUBI DI SFIATO DEL CARBURATORE
(11) FILO DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
(12) TUBO FLESSIBILE DEL FRENO POSTERIORE
(13) TUBO SFIATO DEL BASAMENTO
(15) CAVO DELLA FRIZIONE
(14) FILO DELL'ALTERNATORE
(16) TUBAZIONE DI ALIMENTAZIONE
(21) FILO DEL REGOLATORE/ RADDRIZZATORE
(22) CAVI DI COMANDO DELLA VALVOLA RC
(23) FILO DELL'ALTERNATORE
(19) CONNETTORE 3P DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
(20) CONNETTORE 4P DEL REGOLATORE/ RADDRIZZATORE
(18) TUBO DI TRABOCCO DEL RADIATORE
(17) TUBI DI SFIATO DEL CARBURATORE

Informazioni di servizio

- Parti il cui servizio richiede la rimozione del motóre

  Albero motore
  Cambio — Pagina 80
  Tamburo e forcelle cambio

54 N·m (5,5 kgf·m)

88 N·m (9,0 kgf·m)

25N-m(2,6kgf-m)

2 N·m (0.2 kgf·m)

34 N·m (3,5 kgf·m)

5 N·m (0.5 kgf·m)

12 N·m (1,2 kgf·m)

10N·m(1.0kgf·m)

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Informazioni di manutenzione

- Trattare la benzina con le dovute precauzioni. Lavorare sempre in aree ben ventilate e lontane da scintille o fiamme.
- La vaschetta del carburatore ha un tappò di scarico che può essere allentato per scaricare il carburante rimasto.
- Quando si smontano delle parti dell'impianto di alimentazione, annotare le posizioni degli anelli di tenuta. Sostituirli sempre durante il montaggio.

Smontaggio del carburatore

VALVOLA DEL GAS

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).

Staccare il connettore a 3 vie del sensore di posizione della valvola del gas.

Staccare il filo del sensore di posizione della valvola del gas dalla fascetta fermacavi e dal morsetto.

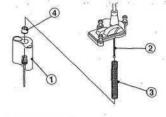
(1) CONNETTORE A 3 VIE DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS

Girare il manubrio completamente a sinistra.
Asportare il telaio secondario (vedere a pagina 18).
Allentare la vite della fascetta dell'isolatore.
Allentare le viti e asportare la parte superiore del carburatore.

(1) PARTE SUPERIORE DEL CARBURATORE
(2) VITI/RONDELLE

Sollevare il braccio del sensore di posizione della valvola del gas ed estrarre la valvola dal corpo del carburatore.

(1) BRACCIO DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
(2) VALVOLA DEL GAS

Comprimere la mòlla e tògliere il collare dalla valvola del gas.
Comprimere la molla e togliere il cavo del gas dal proprio supporto, quindi staccare la molla dal cavo del gas.
Togliere dalla valvola del gas il supporto del cavo del gas e lo spillo conico.

(1) VALVOLA DEL GAS
(2) CAVO DEL GAS
(3) MOLLA DELLA VALVOLA DEL GAS
(4) COLLARE

Controllare che la valvola del gas e lo spillo conico non siano sporchi, graffiati o usurati.

GALLEGGIANTE/VALVOLA DEL GALLEGGIANTE/GETTI.

Asportare il carburatore e i tubi flessibili.

Togliere le viti e la vaschetta.

(1) VITI (2) VASCHETTA

Togliere il deflettore.
Staccare la vite di arresto del perno del galleggiante e il perno.
Asportare il galleggiante e relativa valvola.

Ci) PERNO DEL GALLEGGIANTE
(2) GALLEGGIANTE
(3) VALVOLADELGALLEGGIANTE
(4) DEFLETTORE

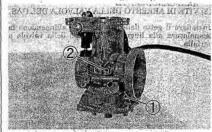
Togliere la vite della sede della valvola e asportare la sede.
Controllare che la valvola, là sede della valvola e l'anello di tenuta non siano usurati o danneggiati.
Sostituire la valvola se è usuraia o danneggiata.

(1) SEDE DELLA VALVOLA

Togliere con attenzione il getto del massimo, il' porta spillo conico, lo spillo conico e il getto del minimo.

(1) GETTO DEL MINIMO
(2) GETTO DEL MASSIMO
(3) PORTA SPILLO CONICO/SPILLO CONICO

Controllare che le parti non siano usurate e danneggiate.
Togliere le viti di dosaggio della miscela aria-carburante e di arresto della valvola del gas.

NOTA:
- Prima di togliere la vite di dosaggio della miscela aria-carburante, annotare il numero di giri necessari a chiuderla leggermentein modo dàpoterlà riportare nella posizione originale.

(1) VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA ARIA-CARBURANTE
(2) VITE DI ARRESTO DELLA VALVOLA DEL GAS

Svitare il controdado e togliere il pomello'dellp-startéf.
Controllarcene layalvola non sia usurata e danneggiata.

(1) VALVOLA DELLO STARTER

Togliere il bullone, la piastra e il filtro a rete metallica.
Controllare che il filtro non sia ostruito o danneggiato.

(1) BULLONE (2) PIASTRA (3) FILTRO

Montaggio del carburatore

Soffiare aria compressa in tutti i getti e i passaggi nel corpo del carburatore.

Installare il filtro a rete metallica, la piastra e serrare il bullone.

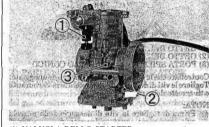
COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 Nm (0,2 kgf-m)

(1) BULLONE (2) PIASTRA (3) FILTRO

Installare il pomello dello starter e serrare.il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 3,4 Nm(0,35 kgf-m)

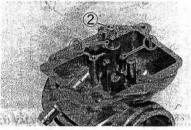
Montare la vite di arresto della valvola del gas.
Inserire la vite di dosaggio della miscela aria-carburante e riportarla nella posizione originale di cui si è preso nota durante lo smontaggio.

APERTURA DELLA VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA ARIA-CARBURANTE: 2 giri in fuori (standard)

(1) VALVOLA DELLO STARTER
(2) VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA ARIA-CARBURANTE
(3) VITE DI ARRESTO DELLA VALVOLA DEL GAS

Installare il getto dello spillo conico allineandone la scanalatura alla linguétta sul corpo della valvola a farfalla.

(1) GETTO **DELLO SPILLO CONICO**
(2) ALLINEARE

Montare il getto del minimo, il porta spillo conico e il getto del massimo.

COPPIA DI SERRAGGIO:
Getto del minimo: 1,0 N-m (0,1 kgf-m)
Getto del massimo: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)

(1) GETTO DEL MINIMO
(2) GETTO DEL MASSIMO
(3) PORTA SPILLO CONICO

Montare nel corpo del carburatore l'anello di tenuta e la sede della valvola.
Serrare la vite alla coppia specificata.

COPPIA DI SERRAGGIO: 1,0 N-m (0,1 kgf-m)

(1) ANELLO DI TENUTA
(2) SEDE DELLA VALVOLA

Montare il galleggiante e relativa valvola; -. A,JO-
Inserire il perno del galleggiante e serrare la vite.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 Nm(0,2 kgf-m)

Montare il déilèttore.

(1) PERNO DEL GALLEGGIANTE
(2) GALLEGGIANTE
(3) VALVOLA DEÙOALLEÓGIANTE
(4) DEFLCTTORE

REGISTRAZIONE DEL LIVELLO DEL GALLEGGIANTE

Misurare il livello.del galleggiante.
Per regolare il livello del galleggiante, piegarne attentamente il braccio finché la cima del galleggiante non tocca appena la. valvola.

LIVELLÒ DEL GALLEGGIANTE: 7,5 mm

(1) MISURATORE DEL LIVELLO DEL GALLEGGIANTE

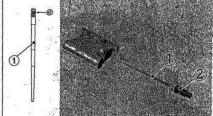
Montare la vaschetta.
Montare il carburatore sul motore.

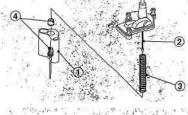
VALVOLA DEL-GAS

Montare il fermo sullo spillo conico.

POSIZIONE STANDARD: 3?, scanalatura dall'alto

Inserire lo spillo conico nella và|vpia' del gà$..
Installare nella valvola dè^ì gas'il supporto del cavi? e serrarlo!"

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,5 N·m(0,25 kgf·m)

(1) SPILLÒ CONICO ...,(2>,SUPPORTÒDELPAVO',

Passare il cavo del gas attraverso, la'molla .e ii'eoìiare:
Comprimere la molla e inserire il cavo del gas nel proprio supporto.
MontaTeidlcblléJfeiall'i'nèctiidtì la suaBhgufettà all'incàglio ijel supporto del cavo.

(1) VALVOLA DEL GAS (2) CAVO DEL GAS
(3) MOLLA (4) ALLINEARE

Sollevare il braccio del sensor^di posizioriè dèlia valvola del gas ed'ins'erire^il 'gruppo della valvola -neTcorpo del carburatore.

(1) BRACCIO DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
(2) VALVOLA DEL GAS

Installare la parte superiore del carburatore e serrare le viti.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 N.ra (0,2 kgf-m)

(1) PARTE SUPERIORE DEL CARBURATORE
(2) VITI/RONDELLE

Passare correttamente il filo del sensore di posizione della valvola del gas e fissarlo con la fascetta e il morsetto.
Collegare il connettore a 3 vie del sensore di posizione della valvola del gas.

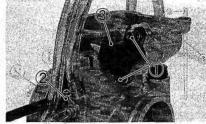
NOTA:

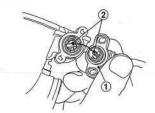
- Dopo aver installato il carburatore, controllare che i tubi flessibili (li sfiato e il tubo flessibile di trabócco non siano attoreigliati o schiacciati e, se necessario, modificarne la disposizione (vedere a pagina 53).

(1) CONNETTORE A 3 VIE DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS

Sostituzione del sensore di posizione della valvola del gas

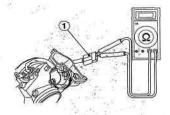
ASPORTAZIONE/INSTALLAZIONE

Perii controllo del sensóre di posizione della valvola del gas, vedere a pagina 134.
Asportare fi carburatore (pag. 56).
Staccare dal morsetto il filo del sensore di posizione della valvola del gas.
Togliere le viti Torx e asportare il sensore di posizione della valvola del gas dal corpo del carburatore.

(1) VITI TORX (2) MORSETTO
(3) SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS

Installare il *sensore* di posizione della valvola del *gas* allineandone le linguette al lato piatto dell'albero come mostrato.
Applicare un composto di bloccaggio alle filettature della vite Torx e montare la vite, quindi regolare la posizione del sensore.

(1) SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
(2) ALLINEARE

REGOLAZIONE

Misurare la resistenza tra i terminali *dei*. fili giallo/rosse e blu/verde *del* connettore a 3 vie sul fianco del sensore,

VALORE STANDARD: 4 - 6 kO (a **20** °C)

(1) CONNETTORE A 3 VIE

Calcolare la resistenza del sensore di posizione della valvola del gas mediante la seguente equazione:
A x (0,11-0,13) =B

A: resistenza tra i terminali dei fili blu/verde e giallo/rosso
B: resistenza tra i terminali dei fili giallo/blu e blu/verde con la valvola del gas completamente chiusa

(Esempio)
Se la resistenza tra i terminali dei fili blu/verde e giallo/rosso,è di 5 kQ,-la -resistenza.del sensore di posizione della valvola del gas con la valvola completamente chiusa sarà:
5 kfi x (0,11 - 0,13) * 55Ö -.650 Q

Regolare la posizionerei sensore di posizione della valvola del gas in modo che la resistenza tra i terminali giallo/blu e blu/verde sia uguale a quella calcolata e serrare le viti Torx.

COPPIA DÌ SERRAGGIO: 2,0 JS-m (0,2 kgf-m)

Installare il carburatore.

Valvola a lamella

RIMOZIONE

Rimuovere il carburatore (pag. 56).

Rimuovere quanto segue:
— Bulloni
— Supporto cavo frizione
— Isolatore
— Pezzo interno della valvola a lamella
— Complesso della valvola a lamella
— Guarnizione

(1) BULLONI (2) ISOLATORE
(3) GUARNIZIONE
(4) GRUPPO VALVOLA A LAMELLA
(5) PEZZO INTERNO

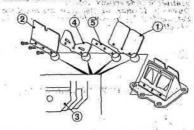
ISPEZIONE

Controllare se le lamelle sono danneggiate p affaticate e sostituire se necessario.
Sostituire anche se le sedi sono crepate o danneggiate.

(1) VALVOLA A LAMELLA

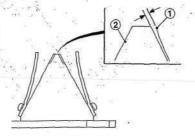
SMONTAGGIO/MONTAGGIO

Togliere tle vitij l'arresto,, le sottovalvoie^a.-Jameila, gli spazìatpri.e le valvole a.lamella*.

Allineare i dispositivi di interruzione con le valvole a lamella, le sottovalvole a lamella, gli spaziatori e gli arresti, ed installare poi il tutto nella cassa.

(1) VALVOLA A LAMELLA (2) FERMO
(3) INTAGLIO
(4) VALVOLA A LAMELLA SECONDARIA
(5) SPAZIATORE

Applicare Un agente di: bloccaggio ai riletti delle viti di montaggio della valvola.
Installare e fissare le vi|;i di inònXaggìo.

CÒPPIA: l;0 liàn *(tfk* kgfiin)

Accertarsi che ìi giocò tralàmella e gabbietta sia inferiore a tì,2mm'.

(1) VALVOLA A LAMELLA (2) GABBIETTA

INSTALLAZIONE

Installare la parte internadelbk valvola a lamella nella gabbia allineamento intagli.

(1) INTAGLIO (2) PEZZO INTERNO
(3) GABBIA

Installare una nuòva guarnizione e il complèsso della valvola a lamella nel carter.

Installane *quanto* isegiie:
— Isolatore
— Supportqcayo frizione
— Bulloni
— Carburatore (pàg. 59)

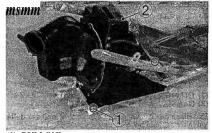
NOTA

- Dopo l'installazione, controllare se vi sonòperclite di aria secondarie attorno alla gabbietta della valvola a lamella ed all'isolatore.

(1) BULLONI (2) ISOLATORE
(3) GRUPPO VALVOLA A LAMELLA
(4) *GUARNIZIONE*

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Per la manutenzione del filtro dell'aria, vedere a pag. 21.

Togliere il telaio secondario (pag. 18).
Togliere la copertura laterale.
Rimuovere i bulloni e l'alloggiamento del filtro dell'aria dal telaio secondario.

(1) BULLONI
(2) ALLOGGIAMENTO FILTRO ARIA

Controllare che il tubo di collegamento sia adeguatamente installato sull'alloggiamento del filtro dell'aria.

L'installazione viene eseguita nell'ordine inverso a quello di rimozione.

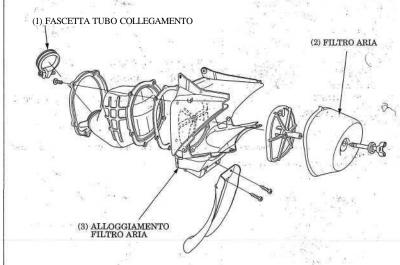
SMONTAGGIO/MONTAGGIO

ATTENZIONE:

- *Utilizzare un sigillante ai silìconi nella posizione di collegamento del tubo e dell'alloggiamento del filtro dell'aria.*
- *fy filtro dell'aria è costituito di diversi materiati diversi incollati assieme; maneggiarlo con gentilezza onde evitare danni,*
- *Durante il montaggio, non schiacciare l'elemento del filtro con i bulloni di montaggio e i collari.*

(1) FASCETTA TUBO COLLEGAMENTO

(2) FILTRO ARIA

(3) ALLOGGIAMENTO FILTRO ARIA

TESTA CILINDRO/CILINDRO/PISTONE

Informazioni di servizio

- Questa sezione copre la manutenzione della testa del cilindro, del cilindro e del pistone. Queste operazioni di manutenzione possono essere eseguite col motore installato sul telaio.
- Il cilindro possiede un rivestimento di nikasil e non può essere rialèsato. Se venisse danneggiato, esso deve essere sostituito.
- Tutti i cilindri ed i pistoni sono accoppiati; Se fosse necessario eseguire una sostituzione; utilizzare un nuovo cilindro o pistone con lo stesso codice di identificazione dell'originale.
- Pulire bene il motore prima dello smontaggio onde evitare l'ingresso di sporco nel motore stesso.
- Rimuovere qualsiasi residuo di guarnizione dalle superfici di contatto.
- Non utilizzare un cacciavite per la rimozione della testa del cilindro.
- Pulire tutte le parti prima di controllarle.
- Prima del montaggio, applicare olio per motori a 2 tempi a tutte le superfici scorrevoli.
- In condizioni di gara, il pistone e la fascia elastica devono essere sostituiti ogni 7,5 ore di lavoro. Lo spinotto del pistone ed il cuscinetto della testa di biella devono essere sostituiti dopo 22,5 ore di lavoro.

Rimozione

TESTA CILINDRO

Far scolare il liquido di raffreddamento del radiatore (pag. 46).
Togliere il sedile ed il serbatoio del Carburante (pag. 17).
Allentare i morsetti del flessibile dell'acqua e togliere i flessibili dell'acqua dalla testata del cilindro.
Staccare il cappuccio della candela e togliere la candela.
Togliere i bulloni superiori di montaggio del motore e le piastre di sostegno.
Rimuovere i cinque dadi della testa del cilindro e la testa del cilindro.
Togliere la guarnizione e i grani di centraggio della testata cilindri.

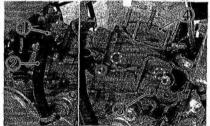
NOTA:

- Per evitare di deformare la testa del cilindro, allentare i dadi di circa 1/4 di giro seguendo uno schema incrociato e quindi toglierli.

(1) TUBI DELL'ACQUA (2) DADI
(3) TESTATA DEL CILINDRO
(4) PIASTRE DI SOSTEGNO

CILINDRO

Rimuovere la camera di scarico (pagina 30).
Togliere le viti, il collettore di scarico e la guarnizione.
Allentare la vite del morsetto del tubo flessibile dell'acqua e disconnettere il tubo flessibile dell'acqua dal cilindro.
Togliere dal cilindro il coperchio della valvola RC.

Rimuovere il cilindro rimuovendo i quattro dadi di montaggio.
Rimuovere la guarnizione e le spine di centraggio.

(1) MORSETTO TUBO FLESSIBILE
(2) TUBO FLESSIBILE ACQUA
(3) DADI FLANGIATI (4) CILINDRO

PISTONE

Togliere gli anelli elastici dello spinotto del pistone con una pinza a becchi lunghi. Togliere lo spinotto dal pistone e quindi togliere il pistone. Togliere il cuscinetto del piede della biella.
Allargare l'anello del pistone e toglierlo sollevandolo sino ad un punto opposto al gioco.

AVVERTENZA

- *Evitare di far cadere gli anelli elastici nel carter.*
- *Fare attenzione a non danneggiare la fascia elastica allargandola eccessivamente la stessa.*

(1) PISTONE (2) FASCIA ELASTICA
(3) SPINOTTO PISTONE
(4) ANELLO ELASTICO SPINOTTO PISTONE

Decarbonizzazione

CAMERA.DI COMBUSTIONE

Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Pulire la superficie di applicazione della guarnizione di testa da qualsiasi materiale residuo.

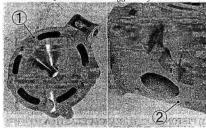
ATTENZIONE: .,'/'/.:. " ..''\. 7 .•.'•'''''.''...

• *Fare attenzione a noli graffiare la camera di combustione o la superficie di applicazione della guarnizione di testai*

CILINDRO ' ; ''•' '' '

Ripulirai depositi di carbone dalla zona della bocca di scarico.

ATTENZIONE:

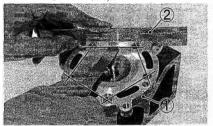
• *Fare attenzione a non danneggiare il foro del cilindro.*

(1) TESTA CILINDRO. . (2) CILINDRO . /

Ispezione

TESTA DEL CILINDRO

Controllare se la testa del cilindro è deformata in direzione diagonale per mezzo di un regolo rettilineo ed uno spessimetro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm

(1) TESTA CILINDRO (2) REGOLO RETTILINEO

CILINDRO-

Controllare se la parte superiore del cilindro è deformata. Utilizzare un regolo rettilineo ed uno spessimetro per controllare se la superficie di applicazione della guarnizione di testa sul cilindro è deformata. Se la deformazione supera il limite di servizio, correggere come necessario.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm

Verificare chei bulloni del cilindro siano ben avvitati. Se ve ne sono di allentati, toglierli, ripulire le filettature con un apposito liquidi} per pulizia, e.reinstallarli spalmandoli con un agente bloccante- •*

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Controllare se il foro del cilindro presenta segni .di usura su quattro livelli nelle direzioni'X.e V. Utilizzare il valore di misurazione più grande per determinare l'usura del cilindro.

LIMITE DI SERVIZIO: A: 34,013 mm
B: 54,006 min

(1) CILINDRO

(A) 5 mm (B) 25 mm
(C) 70. mm •
(D) 85 mm, Solo Y

PISTONE

Misurare il diametro esterno del pistone a 10 mm dalla parte inferiore del mantello e ad angolo retto rispetto al foro del perno del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: A: 53,883 **mm**
B: 53,875 mm

Se il diam. est. &_inferiore al limite di servizio, sostituire il pistone con uno nuovo.
Calcolare il gioco tra pistone e cilindro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,07 mm

Controllare se lo spinotto del pistóne presenta segni di usura ed eccessiva scoloritura. *

Misurare il diam, jxit. del foro per lo spinotto del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 15,022 mm

Misurare *il* diam. est. dello spinotto del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 14,980 mm

Calcolare il gioco tra spinotto e pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,03 min

Misurare il gioco tra la fascia elastica e la sua cava.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,09 mm

(1) PISTONE (2) FASCIA ELASTICA
(3) SPINOTTO PISTONE

FASCIA ELASTICA •;•'.

Inserire la fascia elastica nel cilindro. Utilizzare il pistone per inserire la fascia elastica in squadra.
Con uno spessimetro misurare il gioco all'estremità dell'anello del pistone.

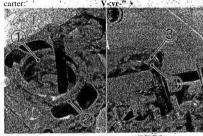
LIMITE DI SERVIZIO: 0,65 **mm**

Se la distanza tra le estremità fosse superiore al limite di servizio con una fascia elastica nuova, il cilindro deve essere sostituito.

BIELLA

Installare il cuscinetto del piade di biella e lo Spinotto del pistone nel piede della biella e controllare se il gioco fosse eccessivo. Se vi fosse una sensazione di allentamento, misurare il diametro interno del piede di biella.

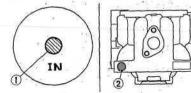
LIMITE DI SERVIZIO: 19,022 mm

Se il diam. int. non supera iUimjt;e di senazio, sostituire lo spinotto ed il cuscinetto del piede di biella.
Se continua a sembrare all<ntato, sostituireiVeómp'lesso del carter.

(1) FASCIA ELASTICA (2) CILINDRO
(3) CUSCINETTO PIEDE BIELLA
(4) SPINOTTO PISTONE

SELEZIONE CILINDRO E PISTONE

I cilindri ed i pistoni devono essere selezionati per l'accoppiamento.
Usare un nuovo cilindro ed un nuovo pistone con gli stessi eodici di diametro interno ed esterno quando si procede alla sostituzione del cilindro e/o del pistone.

		CODICE DIAM. INT. CILINDRO	
		A	B
CODICE DIAM. EST. PISTONE	A	O	×
	B	×	O

O: può essere utilizzato x: non può èssere utilizzato

(1) CONTRASSEGNO DIAM. EST. PISTONE
(2) CONTRASSEGNO DIAM. INT. CILINDRO

Installazione[1]
PISTONE

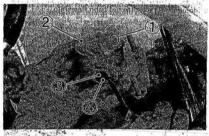
Pulire la cava della fascia elaslìica. Lubrificare la fascia.elastjca^e I§;sua caya- con olioper motori a 2 tempi pulito.
Installare la fascia elastica stil,pistone.

NOTE:
- Installare la fascia plastica CQJ. contrassegno rivolto verso l'alto.
- Posizionare lapertura della fasciа elastica.àul perno posizionato nell'i n a

Lubrificare il'cuscj^iittó del pìe^eùiljfella^lb spinotto del pistone con olio per motori a 2 tempi pulito.
Installare il cuscinétto' deCpìede'.cftbìeìla. e lo spinòtto del pistone.

NOTA:
- Installare il pistone col contrassegno "IN" rivolto verso il lato di aspirazione.

Instal&i*i';|aneìiì ej^stfcì del pistone.

ATTENZIONE
- *Utilizzare anelli elastici nuovi. Noii riutilizzare quelli vecchi.*
- *Fare attenzione a non far cadere gli', anelli elastici nel carter.*

(1) "CÒNTJÌ&SSEGNO "IN^ (2) PISTONE"
(3) SPINOTTtÒ'PISTONE
(4) ANELLO ELASTICO SPINOTTO'

CILINDRO

Eliminare eventuali residui della guarniziòri^dalla'superficie di applicazione della guarnizione del carter.

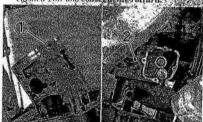
NOTA:
- Fa^ttenzione a non rimùoyer& alcun metallo da tar&i^|rfii

Posizionale sul carter una nuova guarnizione e delle nuove caviglie^

(1) GUARNIZIONE (2) SPINOTTO DI CÉNTRAGVGIO'

Allineate"il gioco al l'estremità dell'anello del pistóne cete il per^ò'. dell'anello, dèit°pt&0|ie nella scanalatura dell ducila
Lubrificare il pistone con olio per motori a 2 tempi.
Iliserire i|cUindro sopra al pistone tenendo compressa la fascia-elastica.

ATTENZIONE:
- ***Non far ruotare il cilindro dato che ciò può causare l'«ga.'iui tuen fo'.' uI- luce da parte della fascia elastica coti una conseguente rottura.***

(1) PERNO FASCIA ELASTICA (2) CILINDRO

Installare i quattro dadi della flangia e serrarli alla coppia specificata.

COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)

(1) DADI FLANGIATI (2) CILINDRO

Montare la nuova guarnizione sul coperchio destro della valvola RC.

Montare il gommino sul coperchio destro del CARTER.

(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA RC
(2) GUARNIZIONE
(3) GOMMINO

Montare il coperchio destro della valvola RC, serrare i bulloni e la vite alla coppia specificata.

COPPIA DI SERRAGGIO:
Bullone del coperchio destro della valvola RC:
5 NTH (0,5 kgf-m)
Vite del coperchio destro della valvola RC:
2,9 N-m (0,3 kgf-m)

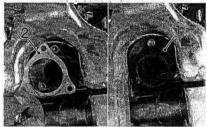
(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA RC
(2) BULLONE (3) VITE

Collegare il tubo flessibile dell'acqua al cilindro e serrare saldamente il morsetto del tubo flessibile.

(1) TUBO FLESSIBILE DELL'ACQUA
(2) MORSETTO

Installare quanto segue:
— guarnizione e collettore di scarico sulla bocca di scarico del cilindro.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

— Là camera di espansione é la molla (pag. 30)

(1) COLLETTORE DI SCARICO
(2) GUARNIZIONE

TESTA CILINDRO

Installare i grani di centraggio.
Installare una nuova guarnizione della testata del cilindro con il contrassegno "UPK" ("alto") rivolto verso l'alto e la linguetta di posizionamento rivolta verso il retro.

(1) CONTRASSEGNO "UPK"
(2) GRANI CENTRAGGIO
(3) GUARNIZIONE TESTA CILINDRO
(4) LINGUETTA

Installare la testa del cilindro ed i dadi e quindi stringere alla coppia specificata.

COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)

- Stringere i dadi della testa del cilindro seguendo uno scema incrociato in 2 o 3 passi.

(1) DADI TESTA CILINDRO. (2) TESTA CILINDRO

Installare, le piastre di supporto pendenti, i dadi ed i bulloni.
Stringere i dadi alla coppia prescritta.

COPPIA: 34 N-m (3,5 kg m)

Istallare come segue:
- tubi del radiatore
- cappuccio candela.

(1) PIASTRE SOSPENSIONE
(2) TUBI RADIATORE
(3) CAPPUCCIO CANDÉLA

Versare la miscela raccomandata di liquido di raffreddamento nel radiatore fino al livello corretto (pag. 20).

Controllare quanto segue:
— perdite compressione
— rumori anormali motore
— perdite secondarie aria
— perdite liquido raffreddamento

Valvola RC

Informazioni di manutenzione

- Questa sezione riguarda la manutenzione della valvola RC.
- Togliere i depositi di carbonio dalla valvola ogni 2,5 ore di funzionamento (approssimativamente dopo ogni corsa).
- La manutenzione di tutte le parti può essere eseguita senza asportare il cilindro.

Valvola di scarico e albero conduttore

ASPORTAZIONE

Togliere i bulloni del coperchio sinistro della valvola RC e il morsetto.

(1) BULLONI (2) MORSETTO

Togliere i bulloni del coperchio sinistro della valvola RC e la guarnizione.

(1) COPERCHIO SINISTRO DELIA VALVOLA RC
(2) GUARNIZIONE

Allentare i controdadi e staccare i cavi di comando della valvola RC dalla puleggia della valvola.

Asportare il cilindro (pag. 63).

(1) CONTRODADI (2) CAVI DI COMANDO

Togliere il dado e la rondella.

(1) DADO/RONDELLA

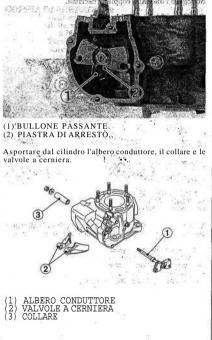
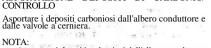
Togliere il bullone passante e la piastra di arresto.

(1) BULLONE PASSANTE
(2) PIASTRA DI ARRESTO

Asportare dal cilindro l'albero conduttore, il collare e le valvole a cerniera.

(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) VALVOLE A CERNIERA
(3) COLLARE

ASPORTAZIONE DEPOSITI DI CARBONIO/ CONTROLLO

Asportare i depositi carboniosi dall'albero conduttore e dalle valvole a cerniera.

NOTA:
- Asportare i depositi carboniosi dall'albero conduttore e dalle valvole a cerniera dopo ogni gara.

Controllare che la valvola a cerniera e l'albero conduttore non siano usurati o danneggiati.

(1) ALBERO CONDUTTORE

SMONTAGGIO DELL'ALBERO CONDUTTORE

Smontare il gruppo dell'albero conduttore.

(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) RONDELLA SPECIALE
(3) RONDELLA (4) DADO
(5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

CONTROLLO DEL PARAOLIO DELL'ALBERO CONDUTTORE

Controllale'se il:pàraGliQ'dell'alberC' è usurato:o danneggiato.

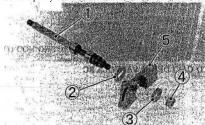
(1) PAKAOLIO DÉU7ÀXBÉRQ'CONDUTTORE

GRUPPO DELL'ALBERO CONDUTTORE

NOTA:

- Al momento del montaggio, lubrificare.con olio al bisolfuro di molibdèno le zòne di scorrimento di ciascuna parte.
- Allineare gli intagli delia'rtindéli^ speciale e della puleggia col bordo dell'albero conditore.

Montare il gruppo dell'albero conduttore.

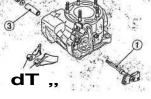
Serrare provyisoriafeente:il da4o.

(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) RONDELLA SPECIALE
(3) RONDELLA (4) DADO
(5) PULEGGIA DELIA VALVOLA RC

INSTALIAZIONE

Installare la valvola a cerniera nella fessuri del cilindro come mostrato.

Posizionà'fé le Vàlvole a cerniéra" in'niódó-che'sìaiió complètamente aperte.

JilStallajeilgruppodeJliilh, rodelle valvole e meuidicafe

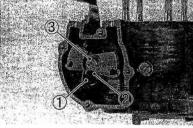
MóTataré il collare.

(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) VALVOLE A CERNIERA
(3) COLLARE

Tenendo ferma la puleggia della valvola RC con il perno di arresto, serrare il dado.

***COPPIA* DI** SERRAGGIO: 8,8 N-m(0,9 kgf-m)

Installare la piastra di arresto e serrare il bullone passante.

COPPIA DI SERRAGGIO: 10 N-m(l,0 kgf-m)

(1) BULLONE PASSANTE (2) PIASTRA DI ARRESTO
(3) DADO

Montare Rondella e dado-e serrare il dado;

COPPIA DI SERRAGGIO:'8>N-iii^9 tgfiiii)-

Installare il cJindro(pag^65V

Cùntib'llàre il funzionameriin della valvola RC (pag. 31).

(1) DADO/RONDELLA

Coiiegare i cavi di comando aita puleggia deiia vai vola RC ed agli intagli sulcMindro. •

(1) CAVI DI COMANDO (2) PULEGGIA

Installare la nuova guarnizione e il coperchio sinistro della valvola RC.

(1) COPERCHIO SINISTRO DELLA VALVOLA RC
(2) GUARNIZIONE

Serrare i bulloni *del* coperchio sinistro della valvola RC e.il morsettq.

COPPIA DI SERRAGGIO: 5 N-m(0,5 kgfrm)

(1) BULLONI (2) MORSETTO

Controllo del servomotore

Asportare il serbatoio del carburante (pàg. 17).
Staccare i cavi di comando della valvolàRC dalla puleggia della valvola (pag. 67).
Togliere la vite e il coperchio del servomotore.

(1) COPERCHIO DEL SERVOMOTORE

Staccare dal servomotore i cavi della valvola RC.

(1) CAVI DELLA VALVOLA RC

CONTROLLO DEL MOTORE

NOTA:

- Fare attenzione a non mettere in corto i terminali della batteria.

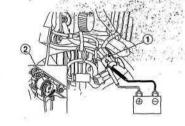
Collegare una batteria a 12V al connettore 6P sul lato del servomotore.

Controllare che la puleggia del servomotore ruoti in senso antiorario.

COLLEGAMENTO:
Bianco/Nero (+) - Bianco/Verde (-)

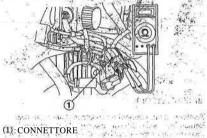
Invertire quindi il collegamento della batteria 12V.
Controllare che la puleggia del servomotore ruoti in senso orario.

COLLEGAMENTO:
Bianco/Verde (+) - Bianco/Nero (-)

Sostituire il servomotore se il suo funzionamento fosse anormale.

(1) CONNETTORE (2) PULEGGIA

CONTROLLO DEL POTENZIOMETRO

Misurare la resistenza sul connettore 6P sul lato del servomotore.

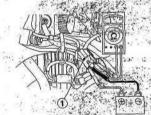
COLLEGAMENTO: Giallo/Rosso - Blu/Verde
RESISTENZA: **3,5 - 6,5 kΩ (a 20 °C)**

(1): CONNETTORE

NOTA:

- Fare attenzione a non mettere in corto i terminali della batteria.

Collegare una batteria a 12V al connettore 6P sul lato del servomotore.
Misurare la resistenza sul connettore 6P sul lato del servomotore.

COLLEGAMENTO DELLA BATTERIA:
Bianco/Nero (+) - **Bianco/Verde** (-)
COLLEGAMENTO DEL TESTER:
Verde chiaro - Giallo/Verde
RESISTENZA: ripetere 3,5 - 6,5 kΩ (a 20°C)

Sostituire il servomotore se il suo funzionamento fosse anormale.

(1) CONNETTORE

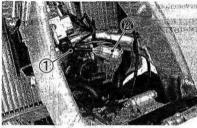
Asportazione/installazione del servomotore

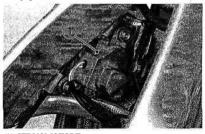
Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Staccare i cavi di comando della valvola RC dalla puleggia della valvola (pag. 67).
Togliere la vite e il coperchio del servomotore.

(1) COPERCHIO DEL SERVOMOTORE

Staccare dal servomotore i cavi della valvola RC.

(1) CAVI DELLA VALVOLA RC

Togliere la fascetta e scollegare il connettore 6P del servomotore.

(1) FASCETTA FERMACAVO
(2) CONNETTORE

Togliere i dadi, i bulloni e asportare il servomotore.
Reinstallare nell'ordine inverso a quello di asportazione.
Passare opportunamente i cavi di controllo della valvola RC (pag. 53).

(1) SERVOMOTORE

Collegamento/regolazione dei cavi di comando della valvola RC

LATO SERVOMOTORE

Collegare il cavo di comando posteriore della valvola RC alla puleggia del servomotore.
Collegare il cavo di comando anteriore della valvola RC (molla/sede) alla puleggia del servomotore.
Inserire i cavi di comando della valvola RC nelle scanalature del corpo del servomotore.
Passare opportunamente i cavi di controllo della valvola RC(pag. 53).

(1) CAVO ANTERIORE
(2) CAVO POSTERIORE

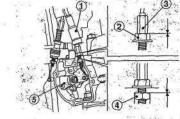
LATO CILINDRO (CAVO POSTERIORE)

Girare il controdado esterno fino a che noii si appoggia leggermente- al registro.

Collegare il cavo di comando posteriore della valvola RC alla puleggia della valvola.

Girare la puleggia della valvola RC completamente in senso antiorario.

Girare il registro in senso orario finché il controdado riori si appoggia al cilindro.

Serrare saldamente il controdado esterno.

(1) CAVO POSTERIQREOELLÀ VALVOLA RC
(2) CONTRODADO ESTERNO
(3) REGISTRO
(4) CONTRODADO INTERNO-
(5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

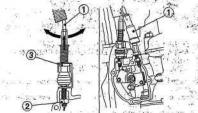
LAfO,CILINDRO (CAVO-ANTERIORE)

Giràr,e'in aéftso orario la puleggia delta valvola RC finché non si arresta'contro ii pemo.

Allentare i controdadi interno édesterno;

Collegafe" il cavo anteriore" di cpmaado della vàlvola RC (m^llà/^ede) alla ^puléggia della valvola RC:

Installare la sede sulla.guida-del cavo comprimendo la molla.

Tirare il cayo^giiteriore dj, qomandÓ della^^*ilvola* RC facendola oscillare avanti'e indietro.

(1) CAVO DJ COMANDO DELLAVALVQLAItC
(2) CONTRODADO INTERNO
(3) SEDE DELLA MOLLA

Gii-aris il registro.iìricKé il eontrodàd<a intepfro fntftiTs appoggia al cilindro mentre si tira il:règTàtró.

Serrare saldamente il controdado esterno.

(1) CONTRODADO ESTERNO
(2iGONT.R_ODAl30 INTERNO;
(37REGISTRO

Installare il coperchio del servomotore e serrare saldamente la vite.

Montare il serbatoio del carburante (pa'g. 17).

Controllar^ il fuHzipna»>^ito d^llayalvola RC (pag. -3-1-).

Montare il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 70).

(1) COPERCHIO,DEL SERVOMOTORE

FRIZIONE/COLLEGAMENTO CAMBIO/AVVIAMENTO A PEDALE

Informazioni di servizio

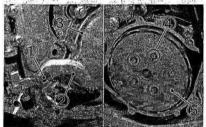
- La manutenzione della frizione, dell'avviamento a pedale, e del collegamento del cambio può essere eseguita col motore installato sul telaio.
- Togliere qualsiasi residuo del materiale della guarnizione eventualmente rimasto attaccato alle superfici combacianti del coperchio del carter.
- Non permettere l'ingresso di sporco nel motore.
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di contatto del carter durante le operazioni di smontaggio.
- Pulire tutte le parti prima dell'ispezione. Ungere tutte le superfici di contatto con olio del cambio pulito prima del montaggio.

Frizione

RIMOZIONE

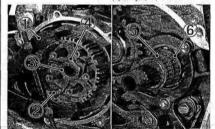
Togliere il bullone del perno di snodo, il pedale e la rondella del frenò posteriore.
Rimuovere la copertura della frizione.
Rimuovere i cinque bulloni delle molle della frizione é le molle della frizione.

NOTA:
- Allentare i bulloni seguendo uno schemaoinprociato in 2 o 3 passi progressivi.

Rimuovere il piatto spingidiscò della frizione.

(1) BULLONE PERNO
(2) PEDALE FRENO POSTÉRIÒRE
(3) COPERTURA FRIZIONE
(4) BULLONI/MOLLE
(5) PIATTO SPINGIDISCÒ FRIZIONE

Rimuovere il dispositivo di disinnesto della frizione e l'asta di disinnesto.
Rimuovere i otto dischi conduttori ed i sette dischi condotti.
Raddrizzare le linguette della rondella di bloccaggio.

(1) DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE
(2) ASTA DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE
(3) DISCO FRIZIONE
(4) DISCO CONDOTTO FRIZIONE

Bloccare il tamburo della frizione per mezzo dell'attrezzo apposito.
Rimuovere il controdado, la rondella di bloccaggio e la rondella reggispinta.
Rimuovere il tamburo della frizione.
Rimuovere la rondella reggispinta e la campana della frizione.
Rimuòvere il cuscinetto *é*, rullini è la guida dèlia campana della frizione.

(1) ATTREZZO BLOCCAGGIO TAMBURO FRIZIONE
(2) TAMBURO FRIZIONE (3) CONTRODADO
(4) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
(5) CUSCINETTO A RULLINI
(6) GUIDA CAMPANA FRIZIONE

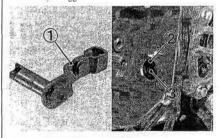
Leva disinnesto frizione

RIMOZIONE

Rimuovere la copertura dell'alternatore (pag: 130).
•Rimuovere il volano e lo statore (pag. 130).
Scollegare il cavo della frizione dalla leva di disinnesto della frizione allentando i registri del cavo della frizione stesso.
Rimuovere la leva di disinnesto della frizione dal carter sinistro.

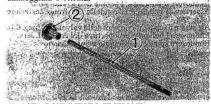
(1) CAVO FRIZIONE
(2) LEVA DISINNESTO FRIZIÓNE

ISPEZIONE

Controllare se la leva di disinnesto della frizione fosse danneggiata.
Controllare se il paraolio ed il cuscinetto a rullini sono usurati o danneggiati.

(1) LEVA DISINNESTO FRIZIONE
(2) PARAOLIO (3) CUSCINETTO A RULLINI

ISPEZIONE

Dispositivo di disinnesto della frizione/asta disinnesto frizione

Verificare che il sollevatore della frizione non sia usurato o danneggiato.
Verificare che l'asta del sollevatore della frizione non sia danneggiata o stirata.

(1) ASTA DISINNESTO FRIZIONE
(2) DISPOSITIVO DISINNESTÒ FRIZIONE

Molle frizione

Misurare la lunghezza libera di molla;

LIMITE DI SERVIZIO: 35,2 mm

Sostituire tutte le mòlle della frizione assieme se una di esse eccedesse il limite di servizio.

Dischi conduttori

Sostituire i dischi conduttori se presentassero tacche o scoloriture.

Misurare lo spessore di disco conduttore.

UMITE DI **SERVIZIO:** 2,85 **mm**

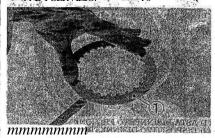
NOTA:

- Sostituire i dischi conduttori ed i dischi condotti come un assieme;

(1) MOLLA FRIZIONE
(2) DISCO CONDUTTORE FRIZIONE

Dischi condotti

Controllare se la superfìcie dei dischi condotti è deformata utilizzando uno spessimetro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0, mm

(1) DISCO CONDOTTO FRIZIONE

Campana frizione

Controllare se le fessure della campana presentano incisioni, tagli o tacche prodotti dai dischi della frizione.

(1) CAMPANA FRIZIONE (2) TACCA

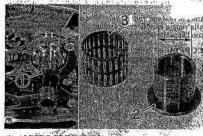
Guida campana frizione/cuscinetto a rullini

Misurare il diàmetro esterno dell'albero motore.

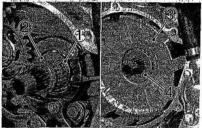
LIMITE DI SERVIZIO: 19,940 mm

Misùrare il diam. int. della guida della campana della frizione.

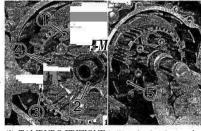
LIMITE DI SERVIZIO; 20,050 mm

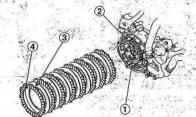
Controllare se il cuscinetto a rùllini è usurato o danneggiato.

(1) ALBERO PRINCIPALE
(2) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
(3) CUSCINETTO A RULLINI

INSTALLAZIONE

Cospargere di òlio dì trasmissione là superficie di rotazione del cuscinetto a rullini.
Installare la guida della campana della frizione ed il cuscinetto a rullini sull'albero principale.
Installare la campana della frizione e la rondella reggispinta.

(1) GUIDA CAMPANA FRIZIÓNE
(2) CUSCINETTO A RULLINI
(3) CAMPANA FRIZIONE
(4) RONDELLA REGGISPINTA

Installare il tamburo della frizione sull'albero principale.
Installare la rondella di spinta ed una nuova rosetta di sicurezza sull'albero principale, allineando le linguette della rosetta di sicurezza con il nottolino del centro della frizione.
Installare il controdado del centro della frizione e serrarlo alla coppia specificataHrattenendo il centro della frizione con l'apposito sostegno. .*,.-.-

COPPIA: 69 N-]n (7,0 kgl m)

(1) TAMBURO FRIZIONE
(2} RONDELLA REGGISPINTA
(3) RONDELLA DI BLOCCAGGIO (4) LINGUETTE
(5) ATTREZZO'BLOCCAGGIOTAMBURO FRIZIONE

Piegare le linguette della rosetta di sicurezza verso il controdado del centro della frizione.
Urtgerei dischi condotti con olio del cambio.
Installarei otto dischi frizione ed i sette dischi corrotti alternatamente iniziando con un disco conduttore:

(1) DADO TAMBURO FRIZIONE
(2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
(3) DISCHI CONDOTTI (4) DISCHI FRIZIONE

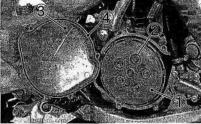
Ingrassare l'asta di disinnesto della frizione.
Inserire l'asta di disinnesto nell'albero principale..
Installare il dispositivo di disinnesto della frizione.,

(1) ASTA DISINNESTO FRIZIONE
(2) DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE

Installare il piatto spingidisco*
Installare le cinque molle della frizione ed i bulloni.
Stringere i bulloni seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

Controllare che l'anello ad 0 della copertura della frizione sia in buone condizioni.
Ungere l'anello ad O ed installarlo nella copertura della frizione.

COPPIA: 9,8 NVm (1,0 kgf-m)

(1) PIATTO SPINGIDISGO
(2) BULLONI FRIZIONE/MOLLE
(3) COPERTURA FRIZIONE (4) ANELLO AD O

Installare il pedale e la rondella del freno posteriore.
Ingrassare il bullone perno e quindi stringerlo.

COPPIA: 25 N-m (2,6 kgf-m)

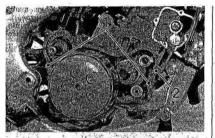
Copertura carter destra

RIMOZIONE/

Scaricare il liquido refrigerante del radiatore (pag. 64).
Scaricare l'olio del pambio (pag. 19).
Rimuovere la camera dì espansione (pag. 30).
Scollegare i tubi dell'acqua dalla copertura destra del carter.
Rimuovere il bullone e il pedale dell'avviamento.
Asportare il pedale e la rondella del freno posteriore (pag. 74).
Asportare il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 63).
Rimuovere i bulloni e la copertura del carter destra.
Rimuovere spine di centraggio e guarnizione.

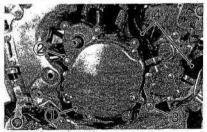
(1) BULLONE PEDAL AVVIAMENTO
(2) PEDALE/RONDELLADELFEENOPOSTERIORE
(3) BULLONI
(4) COPERTURA CARTER DESTRA

INSTALLAZIONE

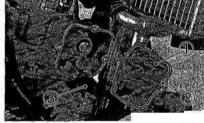
Installare le spine di centraggio ed una nuova guarnizione.

(1) SPINE DI CENTRAGGIO
(2) GUARNIZIONE

Installare la copertura del carter destra e stringere i bulloni.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m).

NOTE:
- Installare la copertura del carter destra mentre si tiene l'ingranaggio della pompa dell'acqua ingranato con l'ingranaggio conduttore primario.
- Per mezzo del bullone del coperchio destro del carter fissare i tubi di sfiato dell'aria e di spurgo.
- Per mezzo del bullone del coperchio destro del carter fissare il flessibile dell'acqua.
- Collegare i tubi flessibili dell'acqua al coperchio destro del carter.

(1) COPERTURA CARTER DESTRA
(2) MORSETTO (3) BULLONI (4) TUBI

Installare il gommino sulla copertura del carter destra.
Montare una nuova guarnizione sul coperchio destro della valvola RC.
Stringere bulloni e viti.

COPPIA DI SERRAGGIO:
Bullone del coperchio destro della valvola RC:
- 5 N-m (0,5 kgf-m)
Vite del coperchio destro della valvola RC:
- 2,9 N-m (0,3 kgf-m)

(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA RC
(2) GUARNIZIONE
(3) GOMMINO

Installare il pedale del freno posteriore e stringere il bullone.

COPPIA: 25 N-m (2,6 kgf-m)

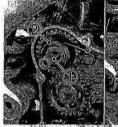
Installare il pedale dell'avviamento e stringere il bullone.

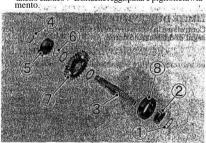
COPPIA: 37 N-m (3,8 kgf-m)

Riempire il cambio con olio raccomandato fino al livello corretto (pag. 19).
Riempire il radiatore con la miscela refrigerante raccomandata fino al livello corretto (pag. 20).
Regolare l'altezza del pedale del freno posteriore (pag. 7).
Avviare il motore e controllare se vi sono perdite.

Avviamento a pedale

RIMOZIONE/SMONTAGGIO

Rimuovere la copertura del carter destra (pag. 76).
Rimuovere la frizione (pag. 74).
Sganciare la molla di ritorno dell'avviamento a pedale dal carter ed estrarre il gruppo dell'alberino dell'avviamento.
Rimuovere l'ingranaggio intermedio e la rondella.

(1) GRUPPO ALBERINO AVVIAMENTO
(2) MOLLA DI RITORNO
(3) INGRANAGGIO INTERMEDIO (4) RONDELLA

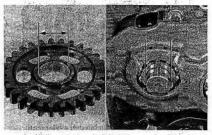
Smontare l'alberino rimuovendo quanto segue:
- rondella di spinta e collare.
- molla di ritorno dall'alberino dell'avviamento.
- molla innesto unidirezionale e innesto unidirezionale avviamento.
- anello elastico, ingranaggio spinta e pignone avviamento.

(1) RONDELLA DI SPINTA (2) COLLARE
(3) ALBERINO
(4) MOLLA INNESTO UNIDIREZIONALE
(5) INNESTO UNIDIREZIONALE AVVIAMENTO
(6) ANELLO ELASTICO (7) PIGNONE
(8) MOLLA DI RITORNO

ISPEZIONE

Misurare il diam. int. dell'ingranaggio intermedio.

LIMITE DI SERVIZIO: Ì7,p50 iijini

Misurare il dianvest:. dell'albero secondario.

LIMITE DI SERVIZI: 16,970 nim

Misurare il diam. èst. dell'alberino dell'avviamento.

LIMITE DI SERVIZIO: 16,450 rum!

Misurare il diam. int. del pignone dell'avviamento.

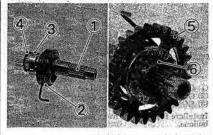
LIMITE DI SERVIZIO: 16,550 mm

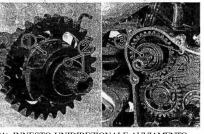
Controllare la molla di ritorno e la molla dell'innesto per segni di debolezza o danni.

MONTAGGIO/INSTALLAZIONE

Spalmare olio al bisolfuro di molibdeno sulla scanalatura dell'albero del pedale di avviamento e nella zona di rotazione degli ingranaggi.
Montare l'albero del pedale di avviamento nel .modo seguente:
Inserire làmolla di'ritbrno nel foro del gancio della molla dell'albero del pedale di avviamento.
Installare il collare allineando la scanalatura del collare con la molla e quindi installare la rondella.
Installare ^rondella ed il pignone.
Installare la rondella è l'anello elastico.

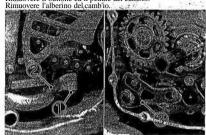
NOTA:

- Inferire l'anello elastico nella sede sull'alberino col bordo affilato rivolto versò l'esterno.

(1) ALBERINO AVVIAMENTO
(2) MOLLA BTRITORNO (3) COLLARE
(4) RONDELLA (5) PIGNONE
(6) ANELLO ELASTICO.

Installare il dente di arresto del pedale di avviamento sull'albero, allineandolo con i contrassegni punzonati.
Installare la molla dell'innesto e la rondella reggispinta.
Installare l'alberino dell'avviamento ed agganciare l'estremità della molla di ritorno al carter come indicato.
Installare la rondella e l'ingranaggio intermedio stesso sull'albero secondario.
Installare la frizione (pag. 75).
Installare la copertura del carter destra (pag. 76).

(1) INNESTO UNIDIREZIONALE AVVIAMENTO
(2) CONTRASSEGNI PUNZONATI
(3) ALBERINO AVVIAMENTO A PEDALE
(4) INGRANAGGIO INTERMEDIO

Collegamento cambio

RIMOZIONE

Rimuovere la copertura destra del carter (pag. 76).
Rimuovere la frizione (pag. 74).
Rimuovere il bullone ed il pedale del cambio.
Rimuovere l'alberino del cambio.

(1) BULLONE (2) PEDALE CAMBIO
(3) ALBERINO CAMBIO

Rimuovere il collare del dispositivo di cambio, la piastra guida ed il tamburo del dispositivo di cambio rimuovendo i tre bulloni di montaggio.

NOTA:

- Non far cadere i nottolini quando si rimuove il tamburo del dispositivo di cambio.

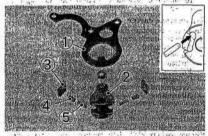
Togliere il bullone, la rondella, il braccio di arresto e la molla di ritorno.
Rimuovere il perno del tamburo del dispositivo di cambio ed il tamburo stesso.

(1) COLLARE DISPOSITIVO CAMBIO
(2) PIASTRA GUIDA
(3) TAMBURO DISPOSITIVO CAMBIO
(4) BULLONI (5) BRACCIO DI ARRESTO
(6) MOLLA DI RITORNO
(7) PERNO TAMBURO (8) TAMBURO

Rimuovere la rondella, l'anello elastico e la molla di ritorno dall'alberino del cambio.
Controllare ciascuna parte per segni di usura o danni e sostituire se necessario.

(1) RONDELLA (2) ANELLO ELASTICO
(3) MOLLA DI RITORNO
(4) ALBERINO CAMBIO

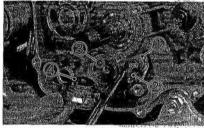
MONTAGGIO PIASTRA GUIDA

Ungere con olio dei lubrificanti motore i pistoni.
Montare il dispositivo di cambio, le molle, i pistoni ed i nottolini nella piastra guida come indicato.

(1) PIASTRA GUIDA (2) DISPOSITIVO DI CAMBIO
(3) NOTTOLINO (4) PISTONE (5) MOLLA

INSTALLAZIONE

Controllare se il braccio di arresto e la molla di ritorno sono danneggiati.
Installare il braccio di arresto, la molla di ritorno, la rondella, e stringere il bullone del braccio d'arresto.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Controllare che il braccio di arresto funzioni in modo corretto.
Installare la caviglia del tamburo dispositivo di cambio.
Installare il centro del tamburo allineando la scanalatura con la caviglia del tamburo di sollevamento mentre si trattiene il braccio di arresto con un cacciavite.

(1) MOLLA DI RITORNO (2) BRACCIO DI ARRESTO
(3) SPINA DI CENTRAGGIO
(4) TAMBURO DISPOSITIVO DI CAMBIO

Applicare un agente di bloccaggio sulle filettature del perno centrale.
Installare e stringere il perno del tamburo.

COPPIA: 22 N-m (2,2 kgf-m)

(1) TAMBURO DISPOSITIVO DI CAMBIO
(2) PERNO TAMBURO

Impostare il tamburo del dispositivo di cambio in una posizione diversa da folle.
Installare il dispositivo di cambio con la piastra.guida tenendo fermi i nottolini.
Applicare un agente di bloccaggio.sui bulloni della piastra di guida.
Installare la piastra guida e stringere i bulloni.
Installare il collare sul dispositivo di.pambio.

(1) PIASTRA.GUIDA < (2>NOTTOLINI
(3) DISPOSITIVO BI CAMBIO
(4) COLLARE DISPOSITIVODI CAMBIO

Applicare oliò al bisolfuro dTmpHbdeno alle scanalature dell'alberino del cambior
Montare edinstallare l'alberino del cambio allineando la molla di ritorno col perno ed il foro della piastra guida cól collare del dispositivo di càmbio;

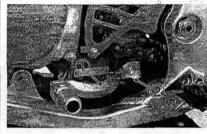
NOTA:

- Non dimenticare di installare la molla reggispinta sull'alberino del cambio.

(1) ALBERINO CAMBIO
(2) RONDELLA REGGISPINTA

Controllare che il tamburo ruoti senza intoppi.

Installare il pedale del cambio e stringere il bullone.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

CI) PEDALE FRENO (2) BULLONE

Installare quanto segue:
-r Frizione (pag. 75).
— Copertura destra del carter (pag. 76).

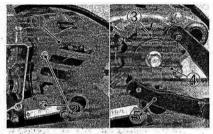
CAMBIO/ALBERO MOTORE/CARTER

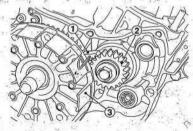
Irifpronazioni **di** servizio

- Per eseguire la manutenzione del cambio e dell'albero motore e necessario separare le due metà del carter.

Separazione carter

Rimuovere il motore dal telaio (pag. 55).
Rimuovere quanto segue;.
— Testa cilindro } Pagina 63
— Cilindro
— Pistone
— Frizione } Pagina 74
— Collegamento cambio
— Avviamento a motore. Pagina 77
— Alternatore Pagina 130

Rimuovere la protezione del.pignoné rimuovendo i due bulloni.
Allentare il bullone del pignone tenendo fermo quest'ultimo con l'attrezzo universale.
Rimuovere la rondella della molla a tazza ed il pignone.

(D-PTROTEZIONE PIGNONI; (2) BULLONI
(3) PIGNONE^ (4) RONDELLA MÒLLA A TAZZA
(5> ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE

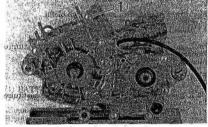
Installare provvisoriamente la guida della campana della fnzione,:il cuscinetto arullini e la campana della frizione sull'albero principale ed applicare l'attrezzo di bloccaggio tra gli ingranaggi primari conduttore e condotto.
Svitare il bullone dell'ingranaggio conduttore primario, e togliere poi la rondellajpiatta, Pingranaggio.conduttore, l'esterno della frizione, la guida esterna e il cuscinetto a rallini.

(1) ATTREZZO BLOCCÀGGIO INGRANAGGI
(2) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(3) CAMPANA FRIZIONE

Rimuovere i collari sull'albero motore e sull'albero secondario.

(1) COLLARE ALBERO MOTORE

(2) COLLARE DEL CONTROALBERO

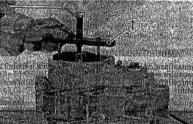
Rimuovere i bulloni del carter.

(1) BULLONI

Applicare l'estrattore del carter al carter sinistro.
Rimuovere il carter sinistro picchiettando leggermente con un martello morbido.

ATTENZIONE:

- *Non utilizzare lame di cacciavite per separare le due metà del carter.*

Rimuovere la guarnizione e le spine di centraggio.

(1) ESTRATTORE CARTER

RIMOZIONE FORCELLE CAMBIO/TAMBURO CAMBIO/INGRANAGGI CAMBIO

Separare le due metà del carter.
Rimuovere gli alberi delle forcelle e le forcelle.
Rimuovere il tamburo del cambio.
Dal carter destro togliere nel loro complesso l'albero primario e il controalbero.

(1) ALBERI FORCELLE (2) FORCELLE
(3) TAMBURO CAMBIO
(4) GRUPPO ALBERO PRINCIPALE
(5) GRUPPO ALBERO SECONDARIO

Albero motore

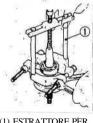
RIMOZIONE

NOTA:

- Quando si rimuove o si installa e si ispeziona l'albero motore, fare attenzione a non danneggiare o intaccare i pesi delle manovelle.

Rimuovere l'albero motore dal carter destro utilizzando una pressa idraulica come indicato:

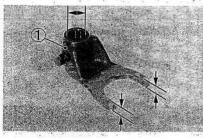
(1) ALBERO MOTORE

Rimuovere entrambi i cuscinetti di banco con un estrattore per cuscinetti se essi rimangono sull'albero motore.

(1) ESTRATTORE PER CUSCINETTI O EQUIVALENTE DISPONIBILE IN COMMERCIO

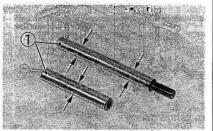
ISPEZIONE FORCELLE CAMBIO/ALBERO FORCELLE CAMBIO/TAMBURO CAMBIO

•**Controllare** che le forcelle del cambio non siano piegate, usurate o danneggiate:

Misurare il diam. int. e lo spessore della forchetta.

LIMITI DI SERVIZIO:
Spessore forchetta: 4,8 mm
Diam. int.:'11,065 min

(1) FORCELLA CAMBIO

Controllare che gli alberi delle forcelle non siano piegati, usurati o danneggiati.
Misurare il diam. esfc.

LIMITE DI SERVIZIO: 10,973 mm

(1) ALBERO FORCELLA

Controllare le cave del tamburo selettore del cambio.
Sostituire il tamburo del cambio se le cave sono danneggiate o mostrano segni di usura eccessiva.

(1) TAMBURO SELETTORE CAMBIO

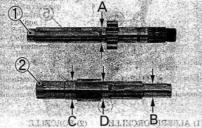
Controllare ciascun ingranaggio per usura o danni e sostituire se necessario.
Controllare i denti e le gole degli ingranaggi per usura o danni.

Controllare le superfìci scorrevoli delle parti scanalate degli alberi principale e secondario:per usura o danni.

Misurare il diam. int. di ciascun ingranaggio rotante e il diam. int. e diam. est. delle boccole degli ingranaggi stessi (dati tecnici a pagina 49).

Misurare il diam. est. degli àlberi principale e secondario nelle posizioni indicate.

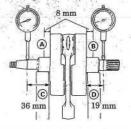
LIMITI DISERVIZIO:

A (posizione ingranaggio M5):	**19,940 mm**
B'(posizione boccola ingranaggio CI):	**16,-970 mm**
C (posizione ingranaggi C2):	23,940mm
D (posizione ingranaggi C3):	21,940**mm**

(1) ALBERO PRINCIPALE
(2) ALBERO SECONDARIO .

ISPEZIONE ALBERO MOTORE

Misurare la scentratura dell'albero motore.

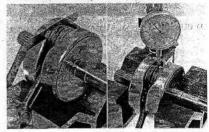
LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm

Sostenere l'albero a gomito nei punti ® e (§}, e misurare poi la" scentratura ai punti © e ®.
Se la scentratura supera i limiti massimi consentiti per l'uso, sostituire l'albero a gomito.

Misurare il gioco laterale del piede di biella.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,9 mm

Se il gioco superasse il limite di servizio, sostituire l'albero motore.
Misurare il gioco assiale/radiale del piede di biella.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,032 mm

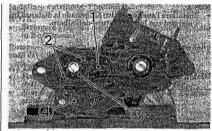
Se il gioco 'superasse-il limite di servizio, sostituire l'albero motore.

Installare lo spinotto del pistone nel cuscinetto della testa di biella e controllare il gioco del cuscinetto.
Se vi fosse gioco, misurare il diam. int. della testa di biella (pag. 65).
Se esso non supera il limite di servizio, sostituire il cuscinetto della testa di biella e lo spinotto del pistone.
Se al disopra dei limiti massimi consentiti per l'uso, sostituire il complesso dell'albero a gomito.

Sostituzione cuscinetti carter

CUSCINETTI CARTER SINISTRO

Rimuovere i paraolio ed i cuscinetti dell'albero motore da entrambe le metà del carter.
Inserire nuovi cuscinetti per l'albero motore in entrambe le metà del carter.
Installare il paraolio dell'albero motore nel carter destro.

(1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO, 52 x 55 mm PILOTA, 22 mm

Rimuovere il cuscinetto dell'albero *principale.*
Rimuovere le piastrine di fissaggio del cuscinetto dell'albero secondario rimuovendo le viti.
Rimuovere il cuscinetto del tamburo del cambio.
Rimuovere il paraolio ed *il* cuscinetto dell'albero secondario dal carter sinistro.

(1) CUSCINETTO ALBERO PRINCIPALE
(2) PIASTRINE DI FISSAGGIO
(3) CUSCINETTO ALBERO SECONDARIO
(4) CUSCINETTO TAMBURO CAMBIO

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero secondario.
ATTREZZI:
Battitoio
Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 22 mm

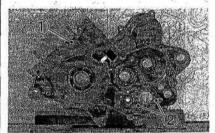
Applicare un'agente di bloccaggio alle viti delle piastrine di fissaggio del cuscinetto dell'albero secondario e stringerle per fissare le piastrine.

COPPIA: 9,8 N-m *(1,0* kgf-m)

Gruppo albero motore
Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero principale.
Ingrassare il labbro del paraolio dell'albero secondario ed installare il paraolio.

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO, 37 x 40 mm

CUSCINETTI CARTER DESTRO

Rimuovere i Cuscinetti degli alberi principale e secondario.
Rimuovere le piastrine di fissaggio del cuscinetto del tamburo del cambio ed estrarre il cuscinetto verso l'interno del carter.

(1) CARTER DESTRO
(2) PIASTRINE DI FISSAGGIO

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero principale.
Battitoio
Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 25 mm

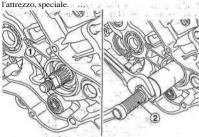
Inserire un nuovo cuscinetto del tamburo del cambio.
Battitoio
Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 25 mm

Applicare un agente di bloccaggio alle filettature dei bulloni della piastra di posizionamento del tamburo del cambio e fissare il bulloni con le piastre di posizionamento.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero secondario.
Battitoio
Accessorio, 37 x 40 mm
Pilota, 17 mm

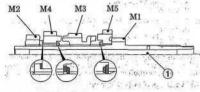
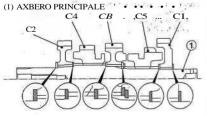
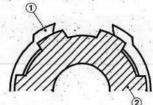
Gruppo albero motóre

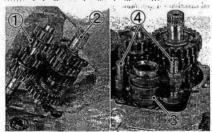
Installare l'adattatore filettato sull'albero motore.
Installare l'albero motore nel carter destro utilizzando l'attrezzo, speciale.

(1) ADATTATORE FILETTATO
(2) ATTREZZO MONTAGGIO CARTER

Gruppo cambio

Pulire tutte le parti con solvente.
Spalmare olio al bisolfuro di molibdeno sulla scanalatura dell'albero principale e del controalbero, e sulla zona di rotolamento dell'ingranaggio.

(1) AXBERO PRINCIPALE

(1) ALBERO SECONDARIO

NOTA:
- Installare l'anello elastico allineando la distanza tra i margini con la scanalatura dell'albero.

(1) ANELLO ELASTICO (2) ALBERO

Montare gli ingranaggi e gli àlberi del càmbio.
Cospargere di olio di trasmissione Talbero principale, l'albero secondario e la superficie di rotazione dei cuscinetti del tamburo di spostamento..
Ungere ciascun ingranaggio con olio del cambio e controllare che si muova senza problemi.
Inserire gli ingranaggi dell'albero principale e del controalbero, e posizionare il tutto all'interno del lato destro del carter.
Cospargere di olio di bisolfuro di molibdeno le scanalature della guida del .tamburo di spostamento, le griffe della forcella di spostamento e le superficr esterne dell'albero della forcella di spostamento".
Installare il tamburo e le forcelle di sollevamento con i rispettivi contrassegni rivolti verso il lato, sinistro del carter.
Par scorrere gli alberi delle forcelle attraverso le forcelle e quindi nel carter.
Dopo l'installazione, controllare che il cambio funzioni senza

(1) GRUPPO ALBERO PRINCIPALE
(2) GRUPPO ALBERO SECONDARIO
(3) "TAMBURO CAMBIO • (4) ALBERI FORCELLE

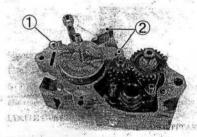
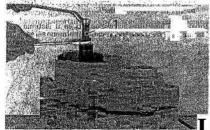
Montaggio carter

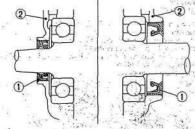
Pulire le superfici di contattò del carter prima del montaggio e controllare se vi sono seghi di usura o danni.

NOTE:
- Se vi sono irregolarità di minore, entità sulle superfici d^ contattore! carter, correggere con una pietra ad olio.
- Dopo la pulitura, lubrificare le zone supportate del: l'albero a gomiti con òlio jper motori a 2 tempi pulito e i cuscinetti dell'albero a gomiti con! olio di bisolfuro di molibdeno, pulito.
- Lubrificare i cuscinétti del cambio'con olio per il cambio.

Montare gli *ingranaggi* del cambio e *gii* alberi nel carter destro.
Installare le spine di centraggio ed una nuova guarnizione.

(1) SPINE DI CENTRAGGIO
(2) GUARNIZIONE,-

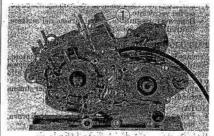
Porre il carter sinistro su quello destro È niontarli'assieme utilizzando l'attrezzo apposito.; v- -.•-. . - •-.

(1) ATTREZZO ivtÒNTÀGdfè-CARTER'

Riempire, di gr$ssò la cavità tra i labbri dèi paradlio dell'albero motore. .; .;;, -• ;.–•. ;_•' ";•'... ..•'".<•
Inserire il paràólio nel carter con l'attrezzo di montaggio del carter fino.a che esso non è in piano-còl carter.

(1) PARÀOLIO (2) CARTER

Installare s stringere i bulloni dei-carter. • . . -"' i '£} •.

NOTA:
•:|,Stringere i bulloni seguendo uno schema incrociato -. in, 2 o 3 passi. .; .".,..,.. • .• .' i-.

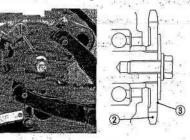
Rimuovere il materiale di guarnizione che sporge dalla base del cilindro-.

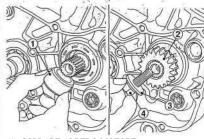
ATTENZIONE:
- *Fave, attenzione ad evitare la caduta di detriti della, guarnizione all'interno dei-carter.*
- *Non danneggiare la superficie per la guarnizione della base del cilindra.*

(1) BULLONI

Cospargere di gràs,so l'interno del collare e la guarnizione paraoliQ. InstallÈire'^guarnizione paraolio e il collare sull'albero secondario:.-V. *fi' -y**

(1) COLLARE
(2) GUARNIZIONE.PARAOLIQ .

Installare il pignone sull'albero secondario con la superficie, piana rivolta all'esterno come: indicato;
Installare la molla a tazza col contrassegno "OUTSIDE" rivolto all'esterno.
Bloccare il pignone con l'attrezzo universale e stringere il bullone del^pignone alla coppia specificata.

COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)

(1) CONTRASSEGNO "OUTSIDE"
(2) PIGNONE (3-rLATÒ SUPERFICIE PIANA

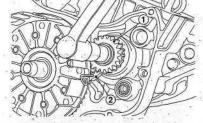
Installare il collare e •llingranaggio conduttóre primario sull'albero motore.
Installare la rondella piana "ed il bullone dell'ingranaggio conduttore primario.

(1) COLLARE ALBERO MOTORE
(2) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(3) RONDELLA PIANA (4) BULLONE

Installare provvisoriamente la guida della campana della frizione, il cuscinetto a rallini e la campana della frizione sull'albero .principale ed applicare l'attrezzo di bloccaggio.degli ingranaggi tra gli ingranaggi primari conduttore e condotto.

Stringere il bullóne dell'ingranaggio conduttore primario.

COPPIA: 64 N-m (6,5 kgf-m)

Installare la parti rimanente nell'ordine inverso a quello di rimozione;

- Avviamento a pedale (pag. 78)
- Collegamento del cambio (pag. 79)
- Frizione' (pag. 74)
- Pistone (pag. 65)
- Cilindro (pag. 65)
- Testata del cilindro (pag. 65)
- Alternatore (pag. 130)
- Motore (pag. 55)

(1) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(2) ATTRÉZZO *'BLOCCÀGGIO* INGRANAGGI

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Informazioni di servizio

- Per eseguire la manutenzione della tenuta della pompa dell'acqua, rimuovere la copertura del carter destra (pag. 76).
- Tutte le operazioni di manutenzione del sistema di raffreddamento possono essere eseguite col motore sul telaio.
- Non rimuovere il tappo del radiatore quando il motore è ancora caldo onde evitare scottature.
  II "motore deve raffreddarsi prima di eseguire la manutenzione del sistema di raffreddamento.
- Evitare di versare liquido di raffreddamento su superfici verniciate.
  Dopo aver eseguito la manutenzione del sistema, controllare se vi sono perdite.

TAPPO RADIATORE/RADIATORE

Provare la pressione di tenuta del tappo del radiatore, Sostituire il tappo del radiatore se non tiene la pressione specificata, o se la pressione di sfogo risulta troppo alta o troppo bassa.

Il tappo deve tenere alla pressione specificata per almeno 6 secondi.

NOTA:
- Prima di installare il tappo sullo strumento di prova, bagnare con acqua le tenute.

PRESSIONE SFOGO TAPPO RADIATORE:
108—137 kPa (1,1—1,4 kgffcm^2)

(1) TAPPO RADIATORE
(2) STRUMENTO DI PROVA DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTOtREPERIBILE IN COMMERCIO)

Pressurizzare il radiatore, il motore e di tubi e controllare se vi sono perdite.

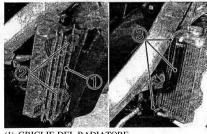
ATTENZIONE:
- *Una pressione eccessiva può causare danni al radiatore. Non eccedere una pressione di prova di 137 kPa (1,4 kg/7cm^e).*

Riparare o sostituire i componenti se il sistema non mantiene la pressione specificata per almeno sei secondi.

(1) RADIATORE

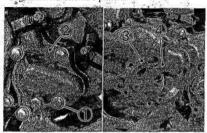
Radiatore

RIMOZIONE

Scaricare il liquido di raffreddamento dal radiatore (pag. 46).
Rimuovere le protezioni del radiatore (pag. 17).
Rimuovere le griglie del radiatore.
Allentare le fascette del tubo dell'acqua ed i bulloni di montaggio del radiatore.
Rimuovere il radiatore.

(1) GRIGLIE DEL RADIATORE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO
(3) TUBI ACQUA

SMONTAGGIO POMPA ACQUA

Scaricare il liquido di raffreddamento dal radiatore (pag. 46).

Rimuovere quanto segue:
— bulloni copertura pompa acqua e copertura pompa aequa.
— guarnizione esterna e piastra.

(1) BULLONI (2) COPERTURA POMPA ACQUA
(3) GUARNIZIONE ESTERNA (4) PIASTRA

Rimuovere quindi:
— guarnizione interna e spine di centraggio.
— copertura carter destra (pag. 76).
— girante e rondella piana.
— albero pompa acqua dalla copertura del carter destra.

(1) GIRANTE (2) GUARNIZIONE INTERNA
(3) SPINE DI CENTRAGGIO

Controllare l'albero e l'ingranaggio della pompa dell'aria per accertarsi che non siano piegati o danneggiati.

(1) ALBERO POMPA ACQUA/INGRANAGGIO; (2) GIRANTE (3) RONDELLA PIANA.

SOSTITUZIONE CUSCINETTO POMPA ACQUA

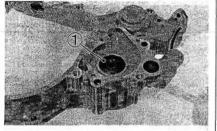
Verificare i cuscinetti dell'albero della pompa dell'acqua nel coperchio destro del carter e nel carter destro. Provare a far ruotare la guida interna del cuscinetto con le dita; Il cuscinetto deve ruotare senza intoppi e silenziosamente; Se il cuscinetto non ruota silenziosamente e senza intoppi, estrarlo con gli attrezzi speciali previsti, e sostituirlo.

(1) ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI 12 mm
(2) BATTITOIO ED ACCESSORIO 24 x 26 mm/ PILOTA 12 mm

Rimuovere il cuscinetto dell'albero della pompa dell'acqua dal carter destro per mezzo dell'attrezzo speciale.
Inserire un nuovo cuscinetto nel carter destro per mezzo dell'attrezzo speciale.
Cospargere di bisolfuro di molibdeno la superficie di rotazione del cuscinetto dell'albero della pompa dell'acqua.

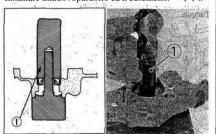
(1) ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI 7 mm
(2) BATTITOIO CUSCINETTI 7 mm

SOSTITUZIONE TENUTA ACQUA

Rimuovere il cuscinetto della pompa dell'acqua dalla copertura del carter destra.
Rimuovere il paraolio ed il cuscinetto.
Estrarre la tenuta per l'acqua usurata o danneggiata dalla copertura del carter destra.

(1) TENUTA ACQUA

Installare una nuova tenuta nella copertura del carter destra.

NOTE:
- Non danneggiare i labbfi della tenuta per l'acqua.
- Ingrassare il labbro cji un paraolio nuovo.

Installare un nuovo paraolio ed il cuscinetto.

(1) BATTITOIO TENUTA ACQUA

GRUPPO POMPA ACQUA

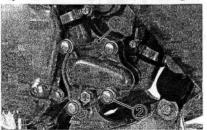
Installare quanto segue:
- paraolio, cuscinetto e tenuta acqua.
- albero pompa acqua ed ingranaggio nella copertura del carter destra.
- cuscinetto nel carter destro (pag. 87).
- rondella piana sull'albero della pompa dell'acqua.
- girante sull'albero della pompa dell'acqua stringendo bene.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

- copertura carter destra (pag. 76).
- nuova guarnizione interna e due spine di ceritraggio.
- piastra e guarnizione esterna.

(1) GIRANTE (2) GUARNIZIONE ESTERNA
(3) PIASTRA (4) SPINE DI CENTRAGGIO
(5) GUARNIZIONE INTERNA

- coperchio della pompa dell'acqua con i bulloni e stringere.

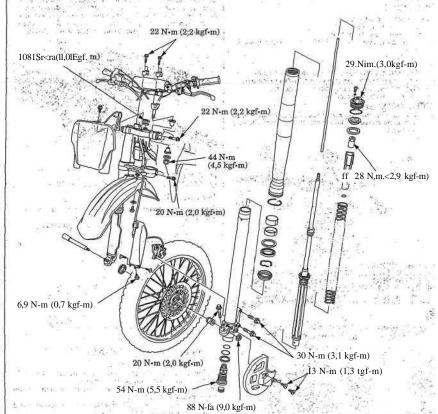
COPPIA:
Coperchio della pompa dell'acqua: 12 N*m (1,2 kgf*m)
Coperchio destro del basamento: **9,8 N-m (1,0 kgf-m)**

(1) COPERCHIO POMPA ACQUA (2) BULLONI

Riempire con miscela 50/50 raccomandata fino al collo del foro di riempimento.
Spurgare l'acqua dal sistema di raffreddamento.
Installare il tappo del radiatore, avviare il motore e controllare se vi sono perdite.

(1) COLLO FORO RIEMPIMÉNTO

MANUBRIO/CANNOTTO STERZO/FORCELIA

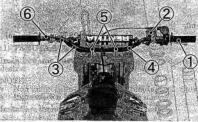
Informazioni di servigio

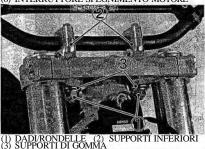
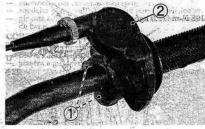
- Questa sezione copre la manutenzione del manubrio, della forcella e del cannotto dello sterzo.
- Sono disponibili molle opzionali. Vedere l'elenco delle parti opzionali a pagina 9.
- Appoggiare è sostenerelamo'tocicletta su un apposito banco di lavóro.
- Per ottenere presta2ionj ottimali dalla forcella, èssa deve èssere cctfnpletanientesnio fatata e puljtadqpo le prime tre ore di lavorò.
  In seguito essa deve essere smpiìfca'ta e pulita regolarmente per assicurare la massima aurata delle partì interne.
- Se la CE fosse *nuova* di zecca, accertarsi di guida per sufficientemejìte tempo Con acceleratore parziale (circa **^dra)^pe^^'.^dà^ó^ptìale" "ìn modo** da assicurare l'assestamento delle sospensióni.
- Esaminare entrambe le estremità, delle "molle della forcella. Se ai riscontrassero rugiéità o Sbavature metalliche, rimuòverle cóh'uria'lima 6'itel'a-abrasivà. Pulire quindibene le molle eoa solvente adalto punto di ignizione per rimuovere tutte le particelle metalliche e sporco. Asciugare le molle con aria compressa invece x;ne con un panno. Hpahho potrebbe lasciare residui sulle molle.
  Residui di tessuto o 'altre-"particelle di materiali estranei nei passaggi di ammortizzazione possono causare problemi,

Manubrio

RIMOZIONE

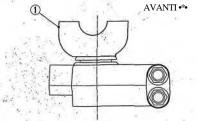
Rimuovere quanto segue:
— targa numero (pag. 18).
— protezione del manubrio
— collegamenti del cavo dell'interruttore di arresto del motore.
— fascette fili.
— staffa-leva frizione.
— cavo, alloggiamento e manopola acceleratore.
— supporto cilindro principale e cilindro principale.
— Supporti superiori manubrio e manubrio.
— Arresti inferiori manubrio

ATTENZIONE:

- *Tenere il cilindro principale in posizione verticale onde evitare l'ingresso di aria nel sistema* ***frenante.***

(1) MANOPOLA ACCELERATORE
(2) CILINDRO PRINCIPALE (3) FASCETTE FILI
(4) MANUBRIO (5) SUPPORTI SUPERIORI
(6) INTERRUTTORE SPEGNIMENTO MOTORE

(1) DADI/RONDELLE (2) SUPPORTI INFERIORI
(3) SUPPORTI DI GOMMA

Se non si prevede di smontare l'alloggiamento dell'acceleratore, rimuoverlo come un assieme nel modo seguente. Allentare i bulloni dell'alloggiamento dell'acceleratore, ruotare il manubrio completamente verso sinistra e quindi rimuovere l'alloggiamento dell'acceleratore stesso.

(1) BULLÓNI
(2) ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE

INSTALLAZIONE

Installare, i supporti inferiori del manubrio nel modo indicato.

(1) ARRESTI INFERIORI MANUBRIO

Porrò il manubrio in posizione.
Allineare il contrassegno verniciato sul manubrio alla parte superiore dei suppòrti inferiori.
Porre i supporti superióri sul manubrio con i contrassegni punzonati rivolti in avanti.
Stringere per primi i bulloni anteriori dei supporti del manubrio e quindi quelli posteriori.

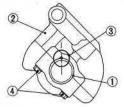
COPPIA: 22 N-m (2,2 kgf-m)

Serrare i dadi di fissaggio inferiori del manubrio.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)

(1) CONTRASSEGNI PUNZONATI
(2) SUPPORTI SUPERIORI
(3) SUPPORTI INFERIORI
(4) SEGNO VERNICIATO

Applicare un leggero strato di olio alle superfici scorrevoli del tubo delPàcceleratore e dell'alloggiamento dell'acceleratore,
Gollegare l'estremità, del cavo dell'acceleratore al tubo dell'acceleratore.
Installare la manopola dell'acceleratore allineando il contrassegno punzonato sulla sede a quello verniciato sul manubrio.
Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

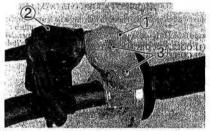
COPPIA: *8,8* N-m *(0,9 kgf-m)*

(1) MANUBRIO
(2) ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE
(3) CONTRASSEGNO PUNZONATO/ CONTRASSEGNO VERNICIATO
(4) BULLONI ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE

Ingrassare il rullo del cavo dell'acceleratore.
Installare il rullo ed il collare del cavo dell'acceleratore.

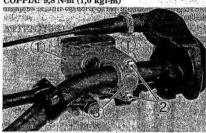
(1) CAVO ACCELERATORE
(2) RULLO CAVO ACCELERATORE (3) COLLARE

Installare la copertura dell'alloggiamento dell'acceleratore e stringere saldamente le viti.

COPPIA: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)

Installare saldamente la protezione di gomma dell'alloggiamento dell'acceleratore.

(1) COPERTURA ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE
(2) PROTEZIONE DI GOMMA (3) VITE

Posizionare il cilindro principale del freno anteriore sul manubrio.
Montare il supporto della pompa del. frenò con il segno "UP" .rivolto vèrso l'alto' è allineare l'estremità del suppòrto al segno verniciato sul manubrio.
Stringere i bulloni del supporto del cilindro principale.
NOTA:
- Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

(1) CILINDRO PRINCIPALE
(2) BULLONI SUPPORTÒ
(3) CONTRASSEGNO "UP"

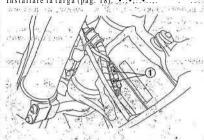
Montare la staffa e il supporto della leva della frizione condii segno punzonato sul supporto rivolto in ;aitò allineando l'estremità del supporto al segno verniciato sul manubrio.

NOTA:
- Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

COPPIA: 8,8 N-m (0,9 kgf-m)

Collégare il cavo della.frizione.
Sistemare il. filo dell'interruttore di spegnimento del motore.
Installare, l'jnt'erruttore di spegnimento del motore sul manubrio.
Installare le fascette del filo dell'interruttore di spegnimento del motore.

(1) SUPPORTO LEVA FRIZIONE
(2) INTERRUTTORE SPEGNIMENTO MOTORE
(3) FASCETTA

Còllegare i connettori del cavo dell'interruttore di arresto del motore.
Installare la targa (pag. 18).

(1) CONNETTORI FILO INTERRUTTORE SPEGNIMENTO MOTORE

Forcella

RIMOZIONE

Rimuòvere la ruota anteriore (pag.).
Togliere i bulloni e le protezióni della forcella.
Rimuòvere la pinza del frèno (pag. 120).

(1) PROTEZIONE FORCELLA;
(2) BULLONI (3) PINZA FRENO;

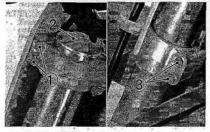
- Non staccare il flessibile del freno.

ATTENZIONE:
- ***Supportare la pinza del freno in modo che questa non rimanga penzoloni dal tubo del freno. Non torcere il tubo del freno.***

Quando si prevede di smontare anche la gamba della forcella, allentare il tappo della stessa nel modo seguente:
Allentare i bulloni di fissaggio superiori.
Allentare i tappi della forcella ma non rimuoverli ancora.

ATTENZIONE:

- *Non utilizzare una chiane a mezzaluna o regolabile per allentare i tappi della forcella; essi potrebbero subire dei danni.*

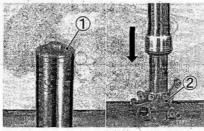
Allentare i bulloni di fissaggio inferiori e tirare il tubo esterno verso il basso ed in fuori.

(1) BULLONI FISSAGGIO SUPERIORE
(2) TAPPO FORCELLA
(3) BULLONI FISSAGGIO INFERIORE

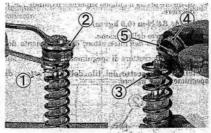
SMONTAGGIO.

Pulire il gruppo della forcella, specialmente la superficie di scorrimento della canna della forcellàed il fondo della stessa attorno- al bullone centrale prima di smontare la forcella.

ATTENZIONE:

- *Fare attenzione a non graffiare la canna e a non danneggiare il pàrapòlvere.*
- *Prima dì smontare la forcella, per evitare che gli aghi delle regolazioni vengano danneggiati, ruotare i regolatóri dello smorzamento in senso antiorario fino alla posizione più morbida (memorizzare il numero di scatti àlici posizione più morbida).*
- *Quando si toglie il tappo della forcella, fare attenzione a non danneggiare l'asta dell'ago del regolatore di forza dello smorzamento, nonché l'ago posto sulla sommità'dell'asta stessa. L'asta di regolazione è attaccata al tappo della forcella.e, vista la sua lunghezza* potrebbe essere difficile da rimuovere,*

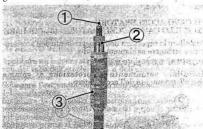
Afferrare il gambale, rimuovere ìi tappo della forcella e far scorrere il gambale verso il basso fino al supporto dell'assale;

(1) TAPPO FORCELLA (2) SUPPORTO ASSALE

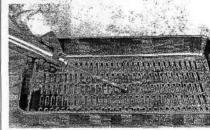
Tenere fermo il controdado e rimuovere il tappo della forcella dall'asta del sistema di ammortiz2azione.
Togliere la sede della mola, la rondella e la molla dello stelo della forcella.

(1) CONTRODADO (2) TAPPO FORCELLA
(3) MOLLA FORCELLA (4) SEDE MOLLA"'
(5) RONDELLA

ATTENZIONE:

- *II tubo esternò può cadere sul cursore e danneggiare il.parapolvere della forcella e le boccole delle guide quando sì toglie il tappo della forcella. Per evitare danni, quando si toglie il tappo della forcella, trattenere sia il tubo della forcella, sia il cursore.*

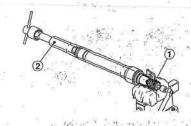
(1) PARÀPOLVERE (2) BOCCOLA GUIDA
(3) CANNA (4) GAMBALE

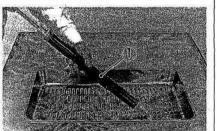
Rimuovere il collare distanziatore, il controdado e la guida della molla.

(1) COLLARE DISTANZIATORE
(2) CONTRODADO (3) GUIDA MOLLA

Scaricare l'olio della forcella.

Fissare il^portassale del t'ubo scorrevole in un morsetto insieme ad un pezzetto di legno, o in un morsetto a ganasce morbide, per evitare di danneggiare il pezzo.

ATTENZIONE:

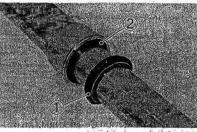
- *Non stringere eccessivamente.*

Allentare e rimuovere il bullone centrale tenendo fermo il sistema dell' ammortizzazione della forcella con l'attrezzo apposito.

(1) BULLONE CENTRALE
(2) IMPUGNATURA DELL'AMMORTIZZATORE DELLO STELO DELLA FORCELLA

Rimuovere il sistema dell'ammortizzazione della forcella dalla canna.
Rimuovere l'olio della forcella dal sistema dell'ammortizzazione pompando l'asta per 8-10 volte;

(1) AMMORTIZZATORE FORCELLA

Rimuovere il parapolvere.
Togliere l'anello di arresto dalla scanalatura del tubo esterno.

ATTENZIONE:

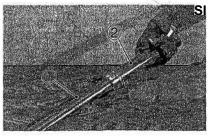
- *Fare attenzione **a** non graffiare la **canna.***

(1) PARAPOLVERE (2) ANELLO DI ARRESTO

Controllare che la canna scorra senza intoppi nel gambale. In caso contrario, controllare se la canna è piegata o danneggiata e se le boccole sono usurate o danneggiate (pag. 94).
Se la canna e le boccole sono normali, controllare il gambale.

Estrarre la canna della forcella dal gambale con rapidi movimenti successivi.

NOTA:

- **La boccola guida è inserita a pressione nel gambale e deve essere estratta a forza.**

(1) GAMBALE (2) CANNA

Rimuovere con attenzione la *boccola* di scorrimento forzando la sua fessura con un cacciavite fino a che essa non può essere rimossa con le mani.

ATTENZIONE:

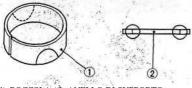
- *Fare attenzione a non graffiare il rivestimento di teflon della boccola.*
- *Non forzare la boccola più del necessario.*

Rimuovere la boccola guida, l'anello di supporto, il paraolio, l'anello di arresto ed il parapolvere dalla canna.

(1) BOCCOLA SCORRIMENTO
(2) BOCCOLA GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
(4) PARAOLIO (5) ANELLO DI ARRESTO
(6) PARAPOLVERE

ISPEZIONE

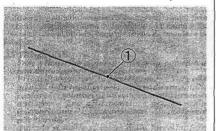
Boccola

Controllare se le boccole presentano segni di usura eccessiva o graffi.
Rimuovere eventuale polvere metallica dalle boccole di scorrimento e di guida con una spazzola di nylon e olio perforcelle;
Se sull'intera superficie della boccola appare del rame, sostituire la boccola.
Sostituire l'anello di supporto se vi fossero segni di distorsione nei punti indicati.

(1) BOCCOLA-(Ì) ANELLO DI SUPPORTO

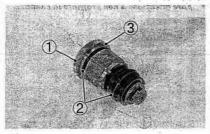
Collare distanziatore

Controllare il collare distanziatore sono piegati o danneggiati.

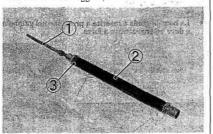
ATTENZIONE

- *Se il collare di distanziamentò è piegato o comunque danneggiato, la forza di smorzamento del rimbalzo risulta impedita.*

(1) COLLARE DISTANZIATORE

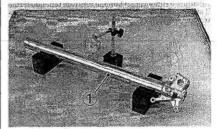
Bullone centrale

Controllare se il bullone centrale è danneggiato'.
Sostituire gli anelli ad O e la rondella di tenuta con altri di nuovi.

(1) BULLONE CENTRALE (2) ANELLI AD 0
(3) RQNDELLA DI TENUTA

Canna/gambale/ammortizzatore forcella

Controllare sé la canna" fosse intaccata, graffiata o usurata in modo eccessivo o anormale.
Controllare se il gambale è danneggiato o deformato.
Controllare l'asta del sistema dell'ammortizzazione per vedere se è piegata, usurata o danneggiata.
Controllare la .camera dell'olio e gli anelli di arresto per vedére se sono danneggiati;

(1) ASTA GRUPPO AMMORTIZZAZIONE
(2) CAMERA OLIO
(3) ANELLI DI ARRESTO

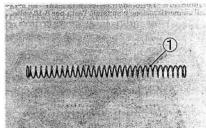
Appoggiare la canna su dei blocchi a V e controllare la scentratura.
Determinare la scentratura reale con 1/2 dell'indicazione del comparatore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,2.mm

(1) CANNA

Lunghezza libera molla forcella

Misurare la lunghezza libera della molla della forcella.

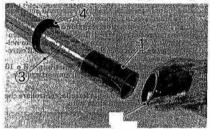
LIMITE DI SERVIZIO: 470 nini

Sostituire la inolia se fosse più corta del limite di servizio.

(1) MOLLA FORCELLA

MONTAGGIO

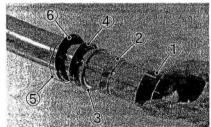
NOTA:

- Pulire bene le parti smontate con solvente non infiammabile o ad alto punto di ignizione prima del montaggio.

Avvolgere con nastro l'estremità della canna.
Installare il parapolvere e l'anello di arresto sulla canna.
Ungere i labbri del nuovo paraolio con olio per forcelle raccomandato ed installare con i contrassegni rivolti verso il parapolvere.

(1) NASTRO (2) PARAOLIO
(3) ANELLO DI ARRESTO (4) PARAPOLVERE

Installare l'anello di supporto ed la boccola giuda.
Rimuovere il nastro ed installare la guida di scorrimento.

NOTA:
- Rimuovere eventuali sbavature dalla superficie di contatto della boccola e fare attenzione a non rimuoverne il rivestimento.

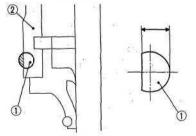
Nastrare o legare parapolvere ed anello di arresto in modo che non disturbino il lavoro.

(1) BOCCOLA SCORRIMENTO
(2) BOCCOLA. GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
(4) PARAOLIO (5) ANELLO DI ARRESTO
(6) PARAPOLVERE

Ungere la boccola guida e quella di scorrimento con olio per forcelle raccomandato ed installare la canna nel gambale.
Inserire un nuovo paraolio fino a che la sede dell'anello di arresto non diviene visibile utilizzando l'accessoria del battitoio per le tenute delle forcelle;
Installare l'anello di arresto nella sua sede nel gambale.
Installare il parapolvere.

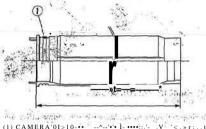
(1) ACCESSORIO BATTITOIO TENUTE FORCELLA
(2) BOCCOLA GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
(4) PARAOLIO (5) ANELLO DI ARRESTO
(6) PARAPOLVERE

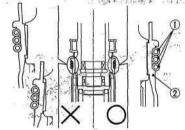
Controllare se l'anello antiusura è usurato o danneggiato.

Sostituire l'anello se fosse in piano con il gambale.

NOTA:
- Installare l'anello antiusura *con* lo spazio tra le estremità rivolto verso il retro.

(1) ANELLO ANTIUSURA (2) GAMBALE

Se si toglie la camera dell'olio dall'elemento di ammortizzazione della forcella, misurarne la lunghezza a riposo.
Se la lunghezza totale ha superato i limiti massimi consentiti per l'uso, sostituire il pezzo con uno nuovo.

LIMITE DI SERVIZIO: 387 mm

(1) CAMERA OLIO

Applicare olio per forcelle ai fabbri della camera olio.
Installare la camera olio allineandone i labbri con le scanaiature del gruppo di ammortizzazione della forcella.
Controllare che la camera dell'olio non sia aggrovigliata;
Installare bene gli anelli di arresto.

(1) ANELLI DI ARRESTO; (2). CAMERA OLIO

NOTA:
- Verificare che i sei anelli superiori siano saldamente installati nelle scanalature della *camera* d'aria.

Installare l'ammortizzatore della forcella nella canna.

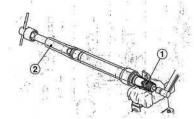
(1) AMMORTIZZATORE FORCELLA
(2) CANNA_ •

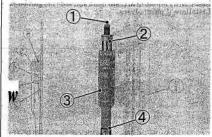
Stringere il supporto dell'assale in una morsa utilizzando dei pezzi di legno o delle ganasce morbide.. ;. .. >

ATTENZIONE:

- ***Noti éfringere eccessivamente,*** • " •' ': -

Installare -il bullone centrale e stringerlo alla coppia specificata mentre si trattiene l'ammortizzatore della forcella.per mezzo dell'apposito supporto. : • • •,

COPPIA: 54 N.m (5,5 kgf-m)

(1) BULLONE CENTRALE •' 'V > ' :
(2) IMPUGNATURA DELL'AMMORTIZZATORE DELLO STELO DELLA FORCELLA

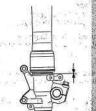
Rimuovere l'olio in eccesso dalla guida delia-molla.
Installare la guida della molla ed un nuovo anello ad. 0 come indicato. : . •;
Installare il controdado. • . . . • •• .
Installare il collare distanziatore: -

(1) COLLARE DISTANZIATORE
(2) CONTRODADO (3) GUIDA MOLLA
(4) ANELLO AD O ^ :. >•> ~' :

Versare metà della quantità di olio raccomandata nella canna della forcella. • ;. '•'-.•' '•

Spurgare l'aria nel modo seguente: •:

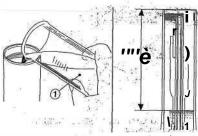
NOTA: ... ' • • :-" ^ " T_{ti} , ,
- Far scorrere il gambale versò il basso fino a raggiùngere il supporto dell'assale col parapolyére per ottenere la corretta regolazione del livello dell'olio.

1. Estendere la forcella. Coprire l'estremità superiore del gambale con la mano e comprimere lentamente.
2. Con Tasta di ammortizzazione ed *il*, collare distanziatore del registro di finecorsa completamente spinti in dentro, versare olio raccomandato nell'asta fino a che un poco di olio non fluisce dall'estremità dell'asta stessa.
3. Spostare lentamente avanti e indietro, per 8 o 10 volte, il tubo esterno e l'asta dell'ammortizzatore.

NOTA:-, --'v- .; ^.y[1]; •
- Prima-di versare l'olio nella forcella, controllare che la piastra divisoria sia stata tolta.

(1) GAMBALE

4. Vergare olio fino alla capacità specificata e ripetere la fase 3.

Misurare il livello dell'olio dalla parte superiore del tubo.

Olio raccomandato:
Honda ULTRA CUSHION tìtL SPECIAL o uh equivalente

(1) OLIO FORCELLA. ; (2) LIVELLO OLIO;

Livello olio forcella:

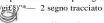
Molla forcella standard (0,44 fcgCmra)

(prodotti di fabbrica)

Livello olio standard	462 cm^3.	
Capacità livello massimo	499 cm^3	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	113 mm 420 cm^3	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

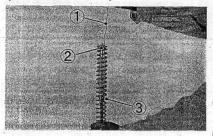
Molla opzionale forcella più morbida (0,42 kgPmm)

Livello olio standard	67 mm *466 cm^3*	
Capacità livello massimo	33 mm 505 cm^3	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	108 mm 425 cm^3	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

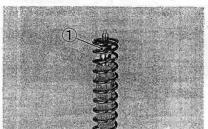
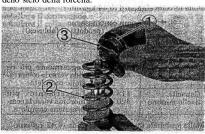
Molla opzionale forcella più rigida (0,46 kgCmm)

Livello olio standard	75 mm 458 cm^3	
Capacità livello massimo	41 mm 493 cm^3	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	117 mm 416 cm^3	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

NOTA:
- Accertarsi che il livello dell'olio sia uguale in entrambe le gambe della forcella.
- *Sorreggere* la gamba della forcella verticalmente quando si misura il livello dell'olio.

Allentare leggermente il controdado.

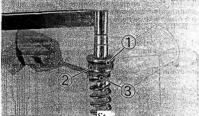
Applicare 600 mm di filo al controdado dell'asta del sistema di ammortizzazione.
Rimuovere l'olio in eccesso dalla molla della forcella e quindi installare la molla sopra il filo dentro alla canna.

(1) FILO (2) CONTRODADO
(3) MOLLA FORCELLA

Tirare verso l'alto il filo è sostenere l'asta all'altezza.
Rimuovere il filo dall'asta del sistema di ammortizzazione.
Avvitare il controdado manualmente fino a che non si ferma.

(1) CONTRODADO

Installare la rondella e la sede della molla sulla molla dello stelo della forcella.

(1) SEDE MOLLA (2),MOLLA FORCELLA
(3) RONDELLA

Controllare che l'anello ad 0 il tappo della forcella sia in buone condizioni.

Applicare olio per *forcelle* raccpmandatp all'anello ad O.
Avvitare ir tappo della forcella sull'asta.
Tenere fermo il controdado e stringere il tappo.

COPPIA: 28N-m(2,9kgf.m)

ài ANELLO AD O (2) TAPPO FORCELLA
(3) CONTRODADO

Installare tempòranéarnente il tappò della forcella sul tubo esterno.

INSTALLAZIONE

Inserire entrambe le gambe della forcella nei morsetti della forcella.
Stringere provvisoriamente i bulloni di fissaggio inferiori e stringere i tappi della forcella.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf.m)

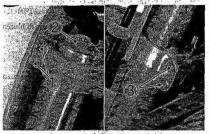
Per facilitare il rilàscio deEa pressione dell'aria dopo l'installazione della'forcella/ posizionare.'! gambali in modo che le viti di rilascio della pressionesiano di fronte ai registri di finecorsa.
Allentare Ì bulloni di>serraggìo inferiori e allineare la scanalatura presente sul tuboesterno con la superficie superiore del morsetto superiore,della forcella.
Se sì installa la ruota opzionaleda 20 pollici, allineare l'estremità superiore delia-canna della forcella, e non quella del tappo della/órcella, con la sommità del morsetto superiore della forcella-

Stringere i bulloni di fissaggio superiori ed inferiori.

COPPIA:
Bullone di fissàggiosuperiore:'?;? N-m (2,2! Wfef*m)
Bullone di fissaggio **inferiore: 20 N-m. (2,0 kgf-m)**

ATTENZIONE:

- ***Un serraggio eccessivo dei hu'tlòni'diserraggio*** *può deformare i tubi esterni ci tubi della forcella* ***eventualmente deformati' devono'essere sostituiti.***

Posizionare l'anello antiusura con lo spazio tra le estremità rivolto aU'indietro.

(1) BULLONI DI FISSAGGIO SUPERIORI
(2) TAPPO FORCELLA >
(3) BULLONI DI-.FISSAGGIO INFERIORI

Riportare i registri di ammortizzazione^nelle posizioni originali annotate durante la nmozj#n;é^V "

Pulire e applicare un agente, di bloccaggio il bullone di protezione della forcella.

Installare la protezione della'forcella è^strìngere il bullone alla coppia specificata.

COPPIA: ***B,9N-m (0,7kgf-m)***

Pulire ed applicare un agente bloccante alla filettatura del bullone della staffa delle pinze.
Installare le pinze e stringere i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 30 N-m (3,ì kgf-m)

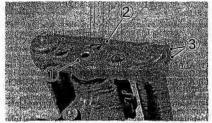
Installare la ruota anteriore (pag. 116).

Cannotto sterzo

RIMOZIONE

Rimuovere la ruota anteriore (pag. 114).
Togliere la targa (pag. 18).
Rimuovere i bulloni di montaggi^ dèi parafango anteriore, le rondelle, i collari ed il parafango anteriore.
Rimuovere la guida delibo del freno dal cannotto dello sterzo.

(1) PARAFANGO ANTERIORE
(2) BULLONI/ROnDELtÈblMONTAGGIO
(3) GUIDA TUBO FRENQ

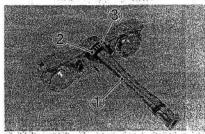
Rimuovere il dado e la rondella del cannotto dello sterzo.
Allentare i bulloni di"fissaggi6 superiori e inferiori e asportare gli steli della.forcellaXpag- 92).
Rimuovere il ponte superiore dèlia forcella.

(1) DADO CANNOTTO (2) PONTE SUPERIORE
(3) BULLONI DI-FISSAGGIO SUPERIORI

Rimuovere la ghiera diregistro del cannotto dello sterzo.
Rimuovere-il' parapolverey il cuscinetto: a' rulli conici superiore ed il cannotto dello sterzo dal tubo di testa.

(1) CHIAVE CANNOTTO. STERZO: (2) :GHIERA
(3) CANNOTTO (4) PARAPOLVEHE
(5) CUSCINETTO SUPERIORE

NOTA:

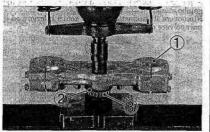
- Sostittiiresempre i cuscinetti eie corse in còppia:

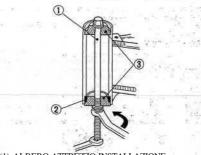
Installare temporaneamente ài dado del gambo dello sterzo per evitare che la filettatura possa .venire danneggiata quando si toglie il cuscinetto inferiore dal gambo stesso.
Rimuovere il cuscinetto a "rullini conici inferiore ed il parapolvere dal qaujifittò BeUò sterzo..

(1) CANNOTTO. (2) CUSCINETTO INFERIORE
(3) PARAPOLVERE

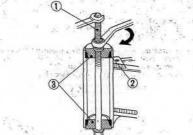
Rimuovere le corse dei cuscinetti superiore ed inferiore dalla testa dello sterzo utilizzando l'attrezzo speciale.

(1) TESTA STERZO
(2) ATTREZZO RIMOZIONE CORSE
(3) ALBERO

INSTALLAZIONE

Installare il parapolvere sul cannotto dello sterzo.
Installare il cuscinetto inferiore sul cannotto dello sterzo utilizzando una pressa idraulica ed un ba'ttitoiointerno da 30 mm.

(1) CANNOTTO STERZO (2) PARAPOLVERE
(3) CUSCINETTO

Installare una nuova guida esterna inferiore, un nuovo installatore per la guida del cuscinetto ed un nuovo albero per l'installatore, come indicato in figura.
Tenere fermo l'albero con una chiave e ruotare l'attrezzo per installare la corsa esterna inferiore.

(1) ALBERO ATTREZZO INSTALLAZIONE
(2) CORSA ESTERNA INFERIORE
(3) ATTREZZO INSTALLAZIONE CORSE CUSCINETTI

Installare una nuova guida esterna superiore, un nuovo installatore per la ^uida del cuscinetto'ed un nuovo alber.o.-per l'installatore, come indicato in figura.
Tenere fermò l'alberò con una chiave e ruotare l'attrezzo per installare la corsa esterna inferiore.

(1) ALBERO ATTREZZO INSTALLAZIONE
(2) CORSA ESTERNA INFERIORE
(3) ATTREZZO INSTALLAZIONE CORSE CUSCINETTI

Impaccare i cuscinetti à rullini conici superiore ed inferiore con grasso.
Installare il cuscinetto a rullini conici superiore nel tubo della tèsta dello sterzo.
Inserire il cannotto nel tubo di tèsta dal basso.

Lubrificare con grasso multiuso a base di urea i labbri inferiore e superiore delparapolvere.
Montare il parapolvere.

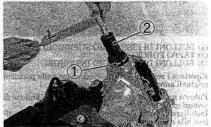
(1) CUSCINÉTTO INFERIORE.
(2) CUSCINETTO SUPERIORE
(3) PARAPOLVERE

Installare il dado dì regolazione del gambo dello sterzo e serrarlo con l'attacco del gambo dello sterzo.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

Ruotare il gambo dello sterzo da una posizione di blocco all'altra per 5 volte per assestare i cuscinetti.
Allentare il dado di regolazione.
Stringere di nuovo il dado di regolazione.

COPPIA: 6,9 N-m (0,7 kgf-m)

Verificare che lo sterzo funzioni dolcemente e senza intoppi.

(1) GHIERA
(2) CHIAVE CANNOTTO STERZO

Installare il ponte superiore della; forcella': e/quindi là rondella ed il dado del cannotto:
Installare,provvisoriamente* eritrarnlje le gambe della forcella.-

(1) PONTE StJPERIQH^a. (?) D'AD^iCANNOTTO

Stringere il dado delcanriòtto dèlio stello,

COPPIA: 108 Nrm (11,0 kgf-m)

(1) DADO;CANNOTT0- (2}:^ORCELLA

Ricontrollare la regolazióne dèt^camiqtto dello sterzo prima di installale le parti rijh©sse.i
Installare la guida del tubo del frenò e sistemare tubo, cavi e fili in modo "appropriato.
Rimontare le parti tolte in ordine inverso a quello di smontaggio.

SOSPENSIONI POSTERIORI

Infòfitiazioni di servizio

- Utiiizzàre un supporto'Sì lavóro o una cassa'per sorreggere'la motocicletta.
- Per il serraggio della sospensione posteriore, del perno dell'ammortizzatore e della montatura fare uso esclusivamente dì .ballerai genuini Hortda; i bulloni ordinari non sono sufficientemente robusti per queste applicazioni. Inoltre.^notarè là', direzione di installazione di tali bulloni* in quànto essi devono essere installati correttamente.
- Per prestazioni ottimali ed una luriga durata delle sospensioni e del sistema di ammortizzazione posteriore, i cuscinetti dei perni del forcellone e del collegamento del sistema di ammortizzazione (assieme a tenute e collari relativi) devono essere smontati, puliti; ispezionati per l'usura e lubrificati con grasso multiuso NLGI No. 2 (con additivo M0S2 al bisolfuro di molibdeno) ogni 3 gare 0 7,5 ore di lavoro.
- Sono disponibili corone perja ruota posteriore^catene di trasmissione e inóilè pèrTàmmbrcizzktore opzionali.'
- •Ji federeTelencp delle partiPpzjon^ìia pagina. 10/
- -Laciai^ytenzione dell ammortizzatore posteriore può essere eseguita dopo aver rimosso jl telaio secondario.

AVVERTENZA

**** L'aùmmarHzzàtore-posierìòrè contiene azotb ad alta pressione; Npn avvicinare'fiamme o fonti di calére ull'ammortizzàtóre^V**
- *Prìhta dfogettàrè l'aihmortìzzatore, ; rilasciare VazotopremendoVdnifna'ìdeilavalvola.Rimuòvere quindi la valvola dall'ammortizzatore.*
- *L'ammortizzatore possiede uh serbatoio\pieno di gas. Utilizzare solo azoto -per la pressurizzazióne delVaitimprtizzataré.*
  L'uso di gas instabili può causare fiamme o :ésplosioni còri conseguenti lesioni gravi.

RIMOZIONE

Sollevare dal suolo la ruota* posteriore inserendo un supporto da lavoro o.una cassa>sott,o al motore.
Togliere'il sotto telaio (pag. 18), la ruota posteriore (pag. 117) &la pinza del freno posteriore (pag. 121).
Rimuovere quanto segue:
— rullo guida inferiore della catena
— bullone collegamento ammortizzazione-telaio
— bullone montaggio inferiore ammortizzatore
— ammortizzatore al bullone del forcellone oscillante
— articolazione dell'ammortizzatore ài bullone dèll'atómortizzatore

(1) RULLO GtìlDA INFER#BE.PELLA CATENA
(2)BULLO£$rCOLLE(,AMENTD AMMORTIZZAZIONE-XELAIO
(3) BULLONEjVtONTAC GIO INF PRIORE AMMORTIZZATORE
(4) AMMORTIZZATOK E AL BULLONE DEL FORCELLONE OSCIL'I^NTto^'
(5) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLON^.RELL'AMMQRTIZZATÓRE

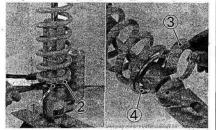
Ilim.uoyere quanto segue,:
— guide tubo rreno>.-v;:
— bullone-de^perno,,deVforcellone.oscillante^ dado.e •ì;:_con^plessg,-jdel; forcellone .oscillante,'

(1) GUIDE TUBO FRENO
(2) BULLONE PERNO FORCELLOJffi E 3E)ADf
(3) FORCELLONE

Rimuovere il bullone del montaggio superiore dell'ammortizzatore e l'ammortizzatore.

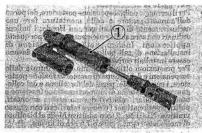
NOTA:
- SE si prevede di rimuovere la molla dell'ammortizzatore, allentare il controdado della molla in questa fase.

(1) AMMORTIZZATORE
(2) BULLONE MONTAGGIO SUPERIORE

Stringere il supporto superiore in una morsa con le ganasce morbide o con uno straccio.
Allentare il controdado ed il dado di registro.
Rimuovere il fermo della sede della molla, la sede della molla e la molla.

(1) CONTRODADO
(2) DADO DI REGOLAZIONE
(3) FERMO SEDE MOLLA (4) SEDE MOLLA

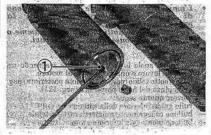
Controllare se la molla è danneggiata.

Ispezione unità di ammortizzazione

Controllare visivamente l'unità di ammortizzazione per perdite di olio o altri difetti. Sostituire se necessario.

(1) UNITA'AMMORTIZZAZIONE

Rilasciare l'azoto dal serbatoio premendo l'anima della valvola. Non rimuovere la valvola fino a che la pressione non è stata rilasciata.

AVVERTENZA

- *Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi.*
- *Prima di gettare l'ammortizzatore, rilasciare l'azoto premendo l'anima della valvola, Rimuovere quindi la valvola dall'ammortizzatore.*

(1) ANIMA VALVOLA

Sostituzione vescica

NOTA:
- Sostituire la *vescica* quando vi sono pèrdite di olio attorno al tappo della valvola oppure quando l'olio fuoriesce quando si rilascia l'azoto dal serbatoio.
- Eseguire queste procedure prima di scaricare l'olio dall'ammortizzatore.

Premere l'anima della valvola per rilasciare *l'azoto* dal serbatoio.

AVVERTENZA

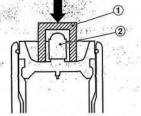
- *Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi/*

Rimuovere l'anima della valvola.

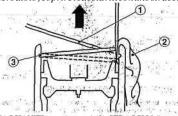
(1) TAPPO CAMERA (2) ANIMA VALVOLA

Posizionare un attrezzo adatto sul tappo della camera e picchiettare fino ad avere un buon accesso all'anello di arresto.

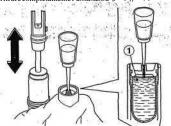
ATTENZIONE:
- *Per evitare danni alla filettatura della valvola, installare il tappo sulla valvola del gas.*

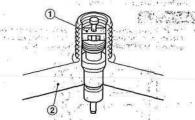
NOTA:
- Premere il tappo della carriera per il minimo necessario.

(1) ATTREZZO (2) TAPPO VALVOLA

Per la rimozione dell'anello di arresto sono necessari due piccoli cacciaviti.
La scanalatura dell'anello di arresto del serbatoio è rivolta verso l'interno per dare all'anello di arresto una spalla quadrata per un appòggio sicuro.

ATTENZIONE:
- *Per evitare danni alle superfici interne del serbatoio) coprire i cacciaviti con uno straccio.*

(1) CACCIAVITI (2) STRACCIO
(3) ANELLO DI ARRESTO

Per togliere l'anello di arresto, spingere prima una delle estremità dell'anello di arresto fuori della sua scanalatura, e far poi scivolare il secondo cacciavite fra l'anello di arresto ed il serbatoio in modo che possa servire da. fianco. Utilizzare quindi il primo cacciavite per estràrre completamente l'anello.

Stringere l'ammortizzatore in una morsa con ganasce morbide o con uno straccio.
Per mezzo di una bottiglia apposita, riempire il serbatoio con olio raccomandato.
Pompare lentamente l'asta dell'ammortizzazione fifao a che nel foro dell'anima-della valvola iloti appaiono più bolle d'aria e quindi tirare completamente l'a.sta stess'a.

(1) OLIO PER AMMORTIZZATORI

Installare saldamente l'anima della, valvola,

(1) ANIMA VALVOLA . (2) TAPPO CAMERA

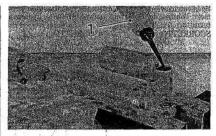
Rimuovere il tappo .della camera e la vescica seguendo la procedura seguente:
Avvolgere uno straccio attorno al tappo della camera.
© Comprimer&lentaraentel'asta,d^ll!ammortiz9arione per espellere il tappo della camera.

AVVERTENZE

- *Il tappo della camera viene rimosso dalla pressione idraulica eperciòlU sua-forzcLpuÒ^esserè significativa se vi è aria nella vesgifig^ijiflo.sqare abiti protettivi ed una protezione per il viso prima della rimozione.*

(2) Posizionare lo sitìbrzatore cori i} regolatore \ijello sriiorzatorè riVòlt'p vterso l'alto ..Togliere il tegolatorè dèlio smorzatore/
(3) Riempire rammòrtiiiz'àtbre con'olio'apposito attraverso il foro di registro,.mentre si,tira l'asta dell'ammoiiizzàtore stésso'
(4) Reinstallare il registro dopo aver riempito Tammòrtizzatore.

NOTA:
- Lo smorzatore deve essere tenuto in posizione orizzontale per evitare che l'olio ivi contenuto possa colare fuori.

(5) Posizionare l'ammortizzatore con il tappo della camera rivolto in alto.
© Ripetere le fasi da © a © fino a che il tappo della camera non viene rimosso dal serbatoio.

(1) OLIO ;PER AMMORTIZZATORI

Rimuovere la vescica dal tappo della camera.

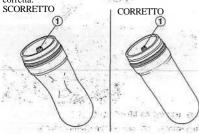
ATTENZIONE:
- *Non utilizzare alcun attrezzo per rimuovere la vescica ih quànio^ciò potrebbe danneggiare il tappo della cantero,,*
- *Sostituite la ve'sciva còri iiiià di nuova. Non riutilizzare quella rirnossa.*

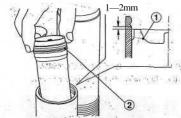
(1) VESCICA (2) TAPPO CAMERA,

Installare la vescica sul tappo della camera.

(1) VESCICA -(2) TAPPO CAMERA

Se la vescica viene distorta durante l'installazione, premere l'anima della valvola per ristabilirne la forma corretta.

(1) ANIMA VALVOLA

Pulire l'interno del serbatoio e riempirlo con olio per pulizia.

Ungere leggermente il labbro della vescica e comprimere il tappo della càmera nel serbatoio, 1—2 mm sotto alla cava dell'anello di arresto.

(1) TAPPO (2) LABBRO ESTERNO

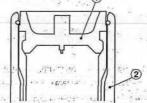
Installare saldamente l'anello di arresto nella cava del serbatoio. Riempire il serbatóio di aria lentamente, sino a quando l'anello di arresto risulta completamente assestato in posizione.

AVVERTENZA

- *Accertarsi che l'anello di arresto sia ben assestato nella sua cava tutto attorno altrimenti il tappo della camera potrebbe fuoriuscire durante la guida della motocicletta.*

Accertarsi quindi che la faccia del tappo della camerata a livello con la faccia del serbatoio.

AVVERTENZA

- *Se il tappo della càmera è stato estratto in maniera incompleta, esso potrebbe fuoriuscire quando si riempie il serbatoio con azoto.*

(1) TAPPO CAMERA (2) SERBATOIO

Spurgare l'aria dall'ammortizzatore (pag.,109).
Riempire il serbatoio con azoto alla pressione specificata (pallio)

Smontaggio unità di ammortizzazione

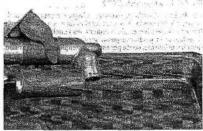
AVVERTENZA

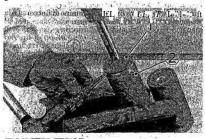
- *Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi.*
- *Prima di gettare l'ammortizzatore rilasciare l'azoto premendo l'anima della valvola e quindi rimuovere la valvola dall'ammortizzatore.*

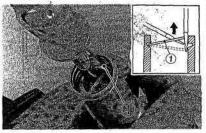
Premere l'anima della valvola per scaricare l'azoto dal serbatoio.

Togliere il regolatore dello smorzatore facendo uso di una chiave per controdadi, da 20 x 24 mm.

(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

Far scolare l'olio dallo smorzatore. Pompare l'asta dello smorzatore varie volte per eliminare per quanto possibile tutto l'olio, dallo smorzatore.

Stringere l'ammortizzatore in una morsa nella posizione del supporto superiore proteggendolo con due pezzi di legno.

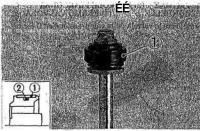
Rimuovere la piastra finale e nastrarla o legarla, 2il gommano di finecorsa in modo che non disturbi.

(1) PIASTRA FINALE
(2) CORPO AMMORTIZZATORE

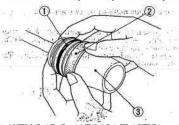
Spingere in dentro la tenuta fino ad ottenere accesso all'anello di arresto.
Per togliere l'anello di arresto si devono utilizzare due piccoli cacciaviti. La scanalatura dell'anello di arresto pregente nella cassa dejlo.smorzatore è rivolta verso l'interno per dare all'anello.di arresto Un'aspalla quadrata per un appòggio sicuro.
Per togliere l'anello di arresto, spingere prima una delle estremità dell'anello di arresto fuori della sua scanalatura, e far poi scivolare il secondo cacciavite fra l'anello di arresto e la cassa dello smorzatore in modo che possa sèrvire^a fianco. Usare poi il primo cacciavite per estrarre completamente in fuori l'anello di arresto.

(1) ANELLO DI ARRESTO

Estrarre con attenzione il gruppo dell'asta dal corpo dell'ammortizzatore.

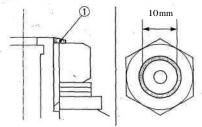
ATTENZIONE:
- *Eventuali sbavature possono danneggiare la fascia elastica del pistone dell'asta dell'ammortizzatore.*

(1) CORPO *AMMORTIZZATORE*
(2) ASTA-AMMORTIZZATORE

Sostituzione, fascia elastica
Controllare la fascia elastica..
Se la fascia elastica fosse danneggiata, tagliarla e sostituirla assieme all'anello ad O sotto di essa.

(1) FASCIA ELASTICA (2) ANELLO AD O

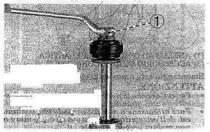
Posizionare, sul pistone; il pezzo accessorio di guida dei cursore ed inserire, con le dita, un nuovo anello circolare di tenuta e l'anello del pistone, portandoli in posizione.

(1) ANELLO AD O (2) FASCIA ELASTICA
(3) ACCESSORIO GUIDA SCORREVOLE

Smontaggio **asta ammortizzatore**
ATTENZIONE:
- *Per evitare che le parti si sporchino, non indossare guanti quando si lavora con queste parti.*
- *Fare attenzione a molare in modo che il diam. est. dell'estremità dell'asta sia circa 10 mm e a non molare eccessivamente.*

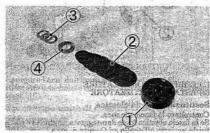
Sbloccare il dado dell'estremità dell'asta con una mola come indicato.

(1) AREA DI MOLATURA

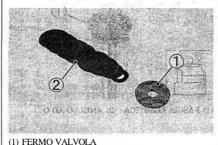
Posizionare l'asta dello smorzatore in un morsetto con ganasce morbide, o proteggendolo con: un panno, in modo da evitare di distorcere la montatura inferiore:

Rimuovere il dado dell'estremità e gettarlo.

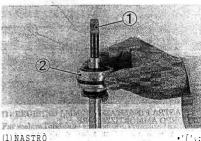
NOTA:
- Se l'asta si fosse crepata o danneggiata durante la rimozione del dado, sostituire il gruppo dell'asta delTammortizzatore con uno nuovo.
- Rimuovere tutte le sbavature daljjestremità dell'asta delTammortizzatore.

(1) **DADO,** ESTREMITÀ .

Rimuovere le rondelle, il fermo della valvola, le valvole di finecorsa ed il pistone dall'asta dell'ammortizzatore.

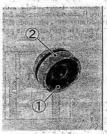
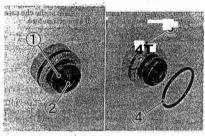
NOTE:
- Passare un filo attraverso le valvole rimosse" per assicurare un rimontaggio corretto:
- Tenere polvere ed abrasivi lontani dalle parti dell'asta.
- Pulire bene le valvole con solvente se sono state smontate e separate.
- Fare attenzione a non bagnare col solvente l'anello ad O, la fascia elastica e la boccola.
- L'arrangiamento ed il numero delle valvole indicato sono tipici.

(1) PISTONE (2) VALVOLE FINECORSA
(3) RONDELLE (4) FERMO VALVOLA

Rimuovere le valvola della compressione ed il fermo.

(1) FERMO VALVOLA
(2) VALVOLE COMPRESSIONE

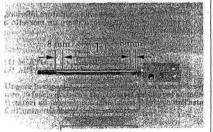
Nastrare i filetti superiori dell'asta.

Rimuovere la scatola della guida dell'asta dall'asta.
Rimuovere la piastra finale, il gommino di finecorsa e la sede del gommino dall'asta.

(1) NASTRÒ
(2). SCATOLA GUIDA ASTA

Ispezione scatola guida asta
Controllare che la gomma di rimbalzo non sia' Usurata o danneggiata e sostituire la cassa guida dell'asta con una nuova, se del caso.

CI) GOMMINO-FINECORSA
(2) SCATOLA GUIDA ASTA

Controllare che i bordi del parapolvers' non; siano *consumati*, graffiati o comunque *danneggiati*.
Ispezionare visivamente la boccola'della'..scatola della guida dell'asta.
Se la boccola fosse usurata fino a far apparire la sùperr ficie di rame,; sostituire la scatola della.'guida dell'asta con una di nuova.
Rimuovere l'anello ad 0 .dalla spatola (iella guida.dell'asta e sostituirlo con uno nuovo.

(1) PAEIAPOLVERE:
(2) BOCCOLA SCATOLA GUIDA ASTA
(3) SCATOLA GUIDA ASTA
(4) ANELLO AD 0

Ispezione asta-aminortizzatore

Controllare se la superficie di scorrimento dell'asta dell'ammortizzatore è danneggiata o distorta..

(1) SUPERFICIE DI SCORRIMENTO

MONTAGGIO AMMORTIZZATORE

Prinia del montaggio lavare tutte le parti con solvente ed asciugarle, cgn aria cpinpfèssa.'
Controllare che non vi siano Residui di' pólvere o tessuti) sulle varie parti.

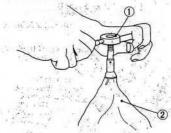
NOTA:
- i Non.montare mai valvole/che «i sono, impolverate o sporcate durante il processo di smontaggio.' Smontarle e pulirle bene prijna di rimontarle.
- . Fare attenzione a nonbagnare di solvente anelli ad .0.etenute.
- L'arrangiamento ed il numero delle valvole possono differire da quelli indicati.

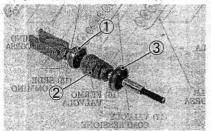
(2) REGISTRO-AMMORTIZZAZIONE
le DADO ESTREMITÀ' ASTA
(1) ANELLI AD O.
(6) FERMO VALVOLA
(8) SCATOLA GUIDAASTÀ
(7) PISTÓNE
(10) ANKUIODI ARRESTO
(4) RONDELLE
(9) SEDE MOLLA
(11) FERMO SEDE MOLLA
(12) PIASTRA FINALE
(13)ASTA AMMORTIZZATORE
(25) CUSCINETTO SFERICO
(3) CONTRODADO
(24) DADO REGISTRO
(23) VESCICA
(22) TAPPO CAMERA
(21) ANIMA VALVOLA
(20) ANELLO DI ARRESTO
(19) MOLLA
(18) VALVOLE FINECORSA
(17) VALVOLE COMPRESSIONE
(16) FERMO VALVOLA
(15) SEDE GOMMINO
(14) GOMMINO FINECORSA

Fissare il supporto dell'ammortizzatore inferiore in una morsa con *ganasce di gomma* o *ganasce* coperte da un telo d'officina.

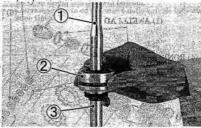
Fissare la montatura inferiore in un morsetto a ganàsce morbide, o avvolto in uno straccio, per evitare possibili

Rimuovere eventuali sbavature dall'estremità dell'asta con una lima e rifare i filetti con una filiera.
Pulire l'asta con solvente dopo aver rifatto i filetti.

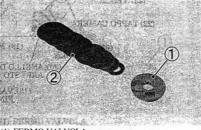
NOTA:
- Accertarsi che non vi siano sbavature incastrate sul diam. int. dell'asta.

(1) FILIERA, 12 x 1,5 mm
(2) GANASCE MORBIDE

Installare la sede del gommino, il gommino di finecorsa e la piastra finale.

(1) SEDE GOMMINO (2) GOMMINO FINECORSA
(3) PIASTRA FINALE

Installare l'attrezzo-speciale sull'asta dell'ammortizzatore.
Installare la scatola della guida dell'asta col gommino di finecorsa rivolto in alto sull'asta dell'ammortizzatore."

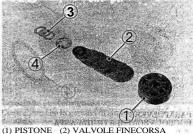
NOTA:
- Il paraolio della scatola della guida dell'asta è piano di grasso.
- Fare attenzione a non rimuovere il grasso dal paraolio.
- Fare attenzione a non danneggiare il labbro del parapolvere e a non rovesciarlo.

(1) GUIDA PESO SCORREVOLE, 16 mm
(2) SCATOLA GUIDA ASTA
(3) ASTA AMMORTIZZATORE

Rimuovere l'attrezzo speciale.
Installare il fermo della valvola e le valvole della compressione sull'asta dell'ammortizzatore.

NOTA:
- L'arrangiamento ed il numero delle valvole possono differire *da* quelli indicati.

(1) FERMO VALVOLA
(2) VALVOLE COMPRESSIONE

Installare il pistone sull'asta dell'ammortizzatore.

Installare le valvole di finecorsa.
Installare il férmo della vàlvola.

NOTA:
- Non installare là rondella sull'estremità eccetto quando si utilizza un'asta nuova.
- Notare la direzione di installazione del pistone e delle valvole.
- Fare attenzione a non bloccare le valvole quando si installa il pistone sull'asta. Controllare anche che esse siano concentriche all'asta dell'ammortizzatore.

(1) PISTONE (2) VALVOLE FINECORSA
(3) RONDELLE (4) FERMO VALVOLA

Stringere Tasta in una morsa e stringere il dado sul-l!estremità.

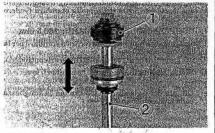
COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)

NOTA:
- Per evitare possibili danni alla montatura inferiore, avvolgerla in uno straccio, o usare un morsetto a ganasce morbide.

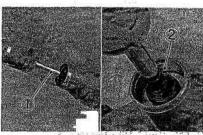
(1) DADO ESTREMITÀ'

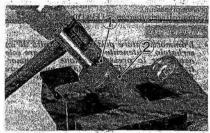
Punzonare l'estremità dell'asta in tre posizioni come indicato per bloccare il dado.

(1) DADO ASTA AMMORTIZZATORE.

Ungere l'asta con olio per ammortizzatori.
Controllare la scatola della guida dell'asta facendola scórrere completamente ih su e giù.

(1) SCATOLA GUIDA ASTA
(2) ASTA AMMORTIZZATORE

Ungere la superficie interna del corpo dell'ammortizzatore, la fascia elastica e l'anello ad O con olio per ammortizzatori ed inserire con attenzione il gruppo dell'asta dell'ammortizzatore.

Installare l'anello di arresto nella cava del corpo dell'ammortizzatore.

(1) ASTA AMMORTIZZATORE
(2) ANELLO DI ARRESTO

Inserire la piastra finale a squadra nel corpo dell'ammortizzatore utilizzando un martello di plastica.

(1) PIASTRA FINALE
(2) SCATOLA AMMORTIZZATORE

NOTA:
- Accertarsi che la scatola della guida dell'asta sia attaccata all'anello di arresto estraendo completamente l'asta dell'ammortizzatore.

Stringere il supporto superiore dell'ammortizzatore in una morsa a ganasce morbide oppure utilizzando uno straccio come indicato.

Riempire il corpo dell'ammortizzatore ed il serbatoio con olio raccomandato attraverso il foro di registro dell'ammortizzazione.

OLIO AMMORTIZZATORE RACCOMANDATO:
Olio per forcelle
CAPACITA' APPROSSIMATA OLIO: 334 cm^3

Pompare lentamente l'asta dell'ammortizzatore fino a che non vi sono più bolle d'aria nell'olio che trabocca dal corpo dell'ammortizzatore.

(1) OLIO PER AMMORTIZZATORI

Rimuovere l'unità di ammortizzazione dalla morsa.
Aggiungere olio *raccomandato* fino al collo del foro della valvola di ammortizzazione come indicato.

NOTA:
- Tenere il foro della valvola di ammortizzazione rivolto verso l'alto e inclinare l'unità di ammortizzazione come indicato per spurgare completamente l'aria dal serbatoio.

(1) COLLO FORO REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

NOTA:
- Non lasciare fluire l'olio fuori dal serbatoio.

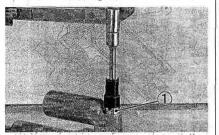
Caricare lentamente il serbatoio con 49 kPa (0^5 kgf/cm^2) di aria per gonfiare la vescica. ; •;•-.•;

NOTA:
• * Controllare per perdite di olio dalla valvola durante la pressurizzazione. Rabboccare se necessario. Accertarsi che la. pressione del serbatoio sia corretta utilizzando; un, manometro, preciso., .

Riempire Tammórtizzatore con oliò raccomandato fino al collo del foro del registro dèlPammortizzaziorie.
Ungere nuovi anelli ad O ed installarli sul registro de l'ammortizzazione.

ti) ANELLI ADO.

Installare lentamente il regolatore dello smorzatore, e serrarlo poi alla coppia specificata Usando una apposita chiave per controdadi, da 20 x 24.. V

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

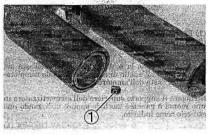
Bloccare il registro dell'ammortizzazione come indicato.

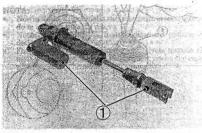
(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE
(2) PUNZONATURA

Pulire tutto l'olio dall'asta deil'ammortizzatore; olio sull'asta può causare una rottura prematura del paraolio.
Controllare se visono perdite di olio.
Rilasciare l'azoto presente nel serbatoio in fase di precompressione.
Riempire il serbatoio con 981 kPa (10,0 kgf/cni^2) di azoto.

⚠AVVERTENZA

• *L'ammortizzatore posteriore è fornito di un serbatoio contenente del gas. Utilizzare solo azoto per la pressurizzazione dell'ammortizzatore. L'usò di gas instabili può causare fiamme o esplosioni con conseguenti lesioni gravi.*

Installare il tappo della valvola-

(1) TAPPO VALVOLA

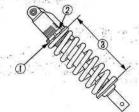
Ruotare il supporto inferiore delVammortizzatore in modo che la vite di registro del finecorsa sia sullo stesso lato del serbatoio.

(1) STESSO LATO

Installare la molla dell'àmmortizzatore.
Installare la sede della molla ed il fermo della sede della molla.
Ruotare il dado di registro della molla fino a raggiungere la lunghezza specificata della molla standard (vedere pag.25).

LUNGHEZZA MOLLA STANDARD: 266,5 min

Utilizzare questa lunghezza di precarica standard per la molla come linea di base.
Tenere fermo *H* dado di registro e stringere *il* controdado.

COPPIA: 29 N-m (3,0 fcgf-m)

NOTA:
• Un giro del dado di registro cambia la lunghezza della molla di 1,5 min..

(1) DADO REGISTRO (2) CONTRODADO
(3) LUNGHEZZA MOLLA

Sostituzione cuscinetto

CUSCINETTO SUPPORTO SUPCRIORE

Controllare se il cuscinetto sferico è usurato o àarmeggiato; se fosse usurato o.'4annèggiàtb è necessario sostituirlo.

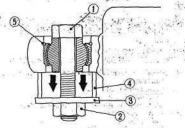
Rimuovere i parapolvere.

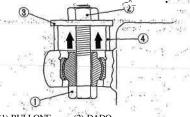
(1) CUSCINETTO SFERICO (2) PARAPOLVERE

Preparare guanto segue per la sostituzione del cuscinetto.
— tuho di metallo per supporto base: Diam. int. 26,5 mmo più.
— tubo di metallo per l'inserimento: Diam. èst. 23 mm x 20 nini di lunghezza,
— bullone flangiato e dado: Diani. filetto 10 *mm.*
— due rondelle adatte per il tubo: Diam. ìnt. 26,5 miri o piÙ.

Montare le parti indicate sul supporto superiore come indicato.

Stringere il bullone ed il dado per ottenere accesso per là rimozione; dell'anello di arresto.

Rimuovere l'anello eli arrèsto.

(1) BULLONE (2) DÀtìb" (3) RONDELLA
(4) TUBO (5) ANELLO PI.AERESTO

Stringere il bullone éd-il dàdor Estrawe il cuscinetto sferico dal supporto,superiore.

(1) BULLONE (2) DADO
(3) RONDERÀ (4),TUBO

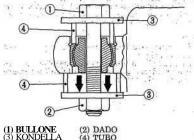
Applicale grasso*al bisplfuro di molibdeno al nuovo cuscinétto.

Montare le parti indicàté'sul supporto superiore come indicato.

Stringere il bullone ^d *il dado.* Installare *i* cuscinetto sferico nel supporto superiore.

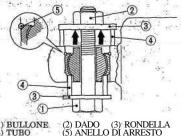
NOTA:

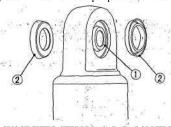
• Inserire il cuscinetto in squadra senza farfo inclinare,

Rimuovere ii'buìlóne, il dado, le rbntìèlle'ed i tubi.

(1) BULLONE (2) DADO
(3) KONDELLA (4) TUBO

Installare un' nuovo anello di arresto nella cava del supporto superiore..

Montare le parti indicate sul supporto superiore come indicato..

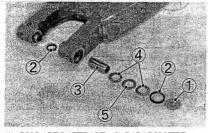
Stringere il bullone ed il dado. Comprimere il cuscinetto sferico contro.I-anello di arresto.

(1) BULLONE (2) DADO (3) RONDELLA
(4) TUBO (5) ANELLO DI ARRESTO

Ingrassare i labbri di nuovi parapolvere ed installarli

(1) CUSCINETTO SFERICO (2) PARAPOLVERE

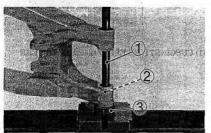
Sostituzione cuscinetto forcellone

Rimuovere la guida ed il pattino della catena.
Asportare i collari laterali e quelli dèi perni di snodo.
Rimuovere i parapolvere, le rondelle ed i cuscinetti reggispinta à rullini.

Controllare i collari ed i cuscinetti a rullini.
Sostituirli se fossero intaccati, graffiati o usurati in modo eccessivo o. anormale.

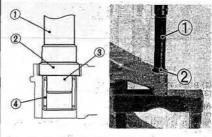
Controllare *i* supporti dei sistema di ammortizzazione ed il forcellone per segni di stress, crepe o altri danni.

(1) COLLARE LATERALE (2) PARAPOLVERE
(3) COLLARE PERNO (4) RONDELLE
(5) CUSCINETTO DI SPINTA A RULLI

CUSCINETTO PERNO FORCELLONE

Rimuovere ì cuscinetti a rullini utilizzando l'attrezzo speciale.

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) ELEMENTO CONDUTTORE INTERNO, 30 mm

Riempirei nuovi cuscinetti a rullini con grasso.
Inserire il cuscinetto a rullini nel perno del forcellone oscillante.

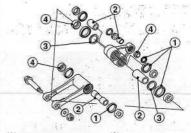
NOTA:

- Installare i cuscinetti a rullini coi loro contrassegni rivolti all'esterno.

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO, 28 x 30 mm
(3J PILOTA, 22 mm (4) CUSCINETTO A RULLINI

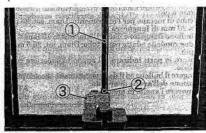
Collegamento sistema di ammortizzazione

Rimuovere i parapolvere, i collari laterali, le rondelle reggispinta ed i collari perno dal braccio e dal.collegamento del sistema di ammortizzazione.
Controllare i collari, i parapolvere ed i cuscinetti a rullini e sostituirli se sono graffiati, intaccati o presentano segni di usura eccessiva o anormale.

NOTA:

- Fare attenzione a non perdere i rullini dei cuscinetti a rullini di perno.
- Se i rullini venissero rimossi, controllare se sono usurati o danneggiati e quindi installarli utilizzando grasso al *bisólfuro* di molibdeno.

(1) PARAPOLVERE (2) COLLARI PERNO
(3) RONDELLE REGGISPINTA
(4) COLLARI LATERALI

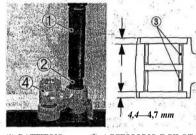
CUSCINETTI A RULLINI BRACCIO SISTEMA AMMORTIZZAZIONE

Rimuovere i cuscinetti a rullini utilizzando l'attrezzo speciale.

(1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) BRACCIO SISTEMA AMMORTIZZAZIONE

Lato braccio ammortizzazione, Lato forcellone:
Battitoio 7
Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 20 mm
Elemento conduttóre interno, 30 mm
Lato ammortizzatore:
Battitoio
Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 19 mm
Elemento conduttore interno, 30 mm

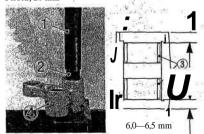
Riempire i nuovi cuscinetti a rallini con grasso.
Inserire cuscinetti a rallini nuovi *nel* perno, nelle posizioni corrette come indicato in basso, utilizzando gli attrezzi speciali.

NOTA:
- Installare i cuscinetti con i contrassegni rivolti all'esterno.

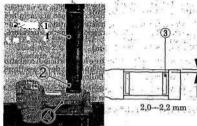
Laiioforcellone: Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 20 mm

4,4—4,7 mm

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) CUSCINETTO A RULLINI
(4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lato collegamento ammortizzazione:
Accessorio, **24** x **26** mm
Pilota, 20 mm

6,0—6,5 mm

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) CUSCINETTI A RULLINI
(4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lato ammortizzatore: Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 19 mm

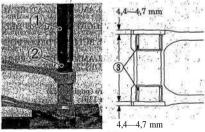
2,0—2,2 mm

(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) CUSCINETTO A RULLINI
(4) BRACCIO DELL'AMMOBTIZZATORE

CUSCINETTI A RULLINI • COLLEGAMENTO AMMORTIZZAZIONE

Rimuovere il cuscinetto a rùllini.

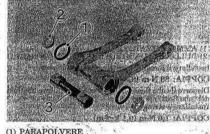
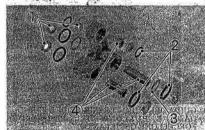
Inserire un nuovo cuscinet&ì a;rullinì nel perno del collegamento dell'ammortizzazione fino acircà *&ì4r~4,7* mm sotto la superficie del perno su entrambi l'isti.

NOTA:
- Installare i cuscinetti con i loro contrassegni rivolti all'esterno.

4,4—4,7 mm

(1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO, 24 x 26 mm E PILOTA 20 mm
(3) CUSCINETTI A RULLINI

Riempire il collegamento dell'ammortizzazione4 collari; i cuscinetti e le labbra del parapolvere con del grasso multiuso tipo NLGL No. 2 (additivo al bisolfuro di molibdeno);
Installare le rondelle reggispinta, i parapolvere, i.collari perno ed i collari laterali.

NOTA:
- Accertarsi che i-rulliin de icuscinetti siano in posizione, prima di mst allare i collari pe mo

Numerorutìinh'...
Collegamento àiìciiiìortizzaJG3rie;32
Braccio ammortizzazióne ;ato col ogamento; 32
Lato forcel une 32
Lato ammortizzat

(1) PARAPOLVERE
(2) .COJjJApE.LATEEALE (3) COLLARE PERNO

(1) COLLARI LATERALI (2) PARAPOLVERE.
(3) RONDELLE REGGISPINTA
(4) COLLARI PERNO

Installazione

Predisporre l'àmmòrtizzatore con il regolatore di rimbalzo rivolto verso destra.

Installare il bullone superiore di montaggio e stringere il dado.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)

(1) AMMORTIZZATORE

(2) BULLONE E DADO SUPERIORI DI MONTAGGIO

Installare il forcellone e stringere il dado perno.

COPPIA: 88 **N-m (9,0 kgf-m)**

Disporre il tubo flessibile del freno e installare la guida del tubo flessibile del freno.

Installare e stringere i viti.

COPPIA: 1,0 N-m (0,1 **kgf-m)**

(1) GUIDA DEL TUBO FLESSIBILE DEL FRENO
(2) DADO E BULLONE DEL PERNO DEL FORCELLONE OSCILLANTE
(3) FORCELLONE POSTERIORE

Collegare il supporto inferiore. • dell'ammortizzatore all'ammortizzatore e serrare il dado.

COPPIA: 44 N-m (4,5 **kgf-m)**

Oliare la filettatura e la superficie di contatto del bullone che fissa collegamento dell'ammortizzatore e telaio e serrare il bullone, quindi serrare il dado.

COPPIA: 52 N-m (5,3 **kgf-m)**

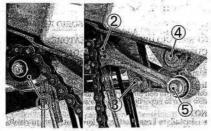
Oliare le filettatura e la superficie di contatto delbullone che fissa collegamento e braccio dell'ammortizzatore, quindi serrare il dado.

COPPIA: 52 N-m (5,3 kgf-m)

Cospargere di olio le filettature e la superficie di contatto dell'ammortizzatore e del bullone del forcellone oscillante, quindi serrare *U* bullone.

COPPIA: 52 N-m (5,3 kgf-m)

Installare il rullo della guida della catena inferiore.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

(1) RULLO DELLA GUIDA DELLA CATENA
(2) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLONE DEL TELAIO
(3) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE DELL'AMMORTIZZATORE
(4) AMMORTIZZATORE AL BULLONE DELLA FORCELLA OSCILLANTE
(5) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLONE DELL'AMMORTIZZATORE

Installare i pezzi seguenti:
— pinza del freno posteriore (pagina 122)
— ruota posteriore (pagina 119)
— telaio inferiore e sella (pagina 17,18)

Regolare il gioco della catena (pagina 28).

RUOTE

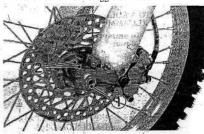
Ruota anteriore

RIMOZIONE

Rimuovere i bulloni e la copertura del disco del freno anteriore.

(1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO

Rimuovere il dado dell'assale.

Allentare i bulloni di fissaggio dell'assale.

(1) DADO ASSALE

(2) BULLONI FISSAGGIO ASSALE

Allentare i bullóni di fissaggio dell'assale ed estrarre l'assale.
Rimuovere il gruppo della ruota anteriore.

(1) BULLONI FISSAGGIO ASSALE (2) ASSALE

ISPEZIONE

Assale

Posizionare l'assale su dei blocchi a V e misurare la scentratura.
La scentràtura effettiva è la metà dèlia lettura totalé del misuratore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,2 mm

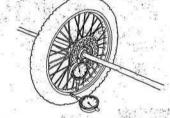
(1) ASSALE

Cerchione ruota anteriore

Controllare là sceàtratura del cerchione montando la ruota su un supporto di comparazione.
Far girare la ruota con le mani e leggere la scentràtura per mezzo di un comparatore.

LIMITE DI SERVIZIO:
Radiale 2,0 mm
Assiale 2,0 mm

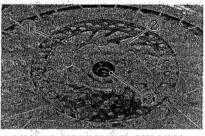
Controllare i raggi e strìngere quelli allentati.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)

Cuscinetti ruota

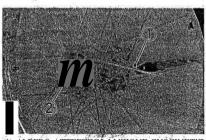
Far girare la corsa intèrna di ciascun cuscinétto con un dito.
I cuscinetti devono ruotare silenziosamente e senza intoppi.
Controllare anche che la corsa esterna del cuscinetto sia ben inserita nel mozzo.
Rimuovere e gettare i cuscinetti se le corse non ruotano silenziosamente e senza intoppi oppure se non sono saldamente inseriti nel mozzo.

NOTA:
- Sostituire i cuscinetti della ruota in coppia.

SMONTAGGIO

Rimuovere i parapolverè.
Rimuovere i bulloni dì montàggio del disco del freno, i dadi ed il disco.

(1) DISCO (2) BULLONI MONTAGGIO DISCO
(3) PARAPOLVERE

Rimuovere i cuscinetti della ruota ed il collare distanziatore dal mozzo della ruota.

NOTA:
- Non reinstallare mai i cuscinetti vecchi: una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con altri nuovi.

(1) ALBERO ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI
(2) TESTA ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI, 20mm

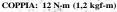
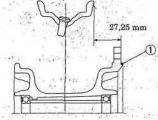
Rimuovere il pneumatico, la camera d'aria, la fascetta del cerchione e il blocco del cerchione.

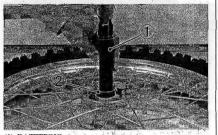
MONTAGGIO

Posizionare il cerehione sul banco da lavoro.
Posizionare il mozzo col lato del disco in basso ed iniziare a collegar e con nuovi raggi.
Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza dalla superficie sinistra del mozzo al lato del cerehione sia 27,25 mm come indicato.
Stringere i raggi in 2 o 3 passi progressivi.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)

Controllare la scentratura della ruota.
Installare il blocco del cerehione, la fascetta, la camera d'aria ed il pneumatico.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

(1) MOZZO

Impaccare di grasso tutte le cavità dei cuscinetti.
Inserire per primo il cuscinetto sinistro accertandosi che sia beninserito e con l'estremità sigillata rivolta all'esterno.
Installare il collare distanziatore ed inserire il cuscinetto del lato destro con l'estremità sigillata rivolta all'esterno.

(1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO, 37 *x* 40 mm E PILOTA, 17 mm

Installare il disco del freno col contrassegno dello spessore minimo (MIN.TH. 2.5 mm) rivolto all'esterno.
Installare i bulloni ed i dadi di montaggio del disco del freno e stringere i dadi.

COPPIA: 16 N-m (1,6 kgf-m)

Spalmare di grasso i bordi del pàrapolvere ed installare un nuovo pàrapolvere sinistro.
Controllare se i collari laterali *sono danneggiati.*
Installare il collare del lato sinistro.

(1) DISCO FRENO
(2) CONTRASSEGNO MIN. TH. 2.5 mm
(3) PÀRAPOLVERE
(4) COLLARE LATERALE SINISTRO

Spalmare di grasso i bordi del pàrapolvere ed installare un nuovo pàrapolvere destro.
Installare il collare del lato destro.

(1) PÀRAPOLVERE
(2) COLLARE LATERALE DESTRO

INSTALLAZIONE

Pulire le superfici *di* contatto tra assale e morsetti dell'assale.
Inserire la ruota anteriore tra le gambe della forcella.

ATTENZIONE:

- *Sistemare le pastiglie del freno sopra al disco facendo attenzione a non danneggiarle.*

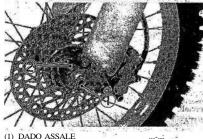
Ingrassare leggermente l'assale ed inserirlo dal lato destro.

(1) ASSALE

Accertarsi che l'assale sia ben assestato sulla superficie interna del morsetto della gamba sinistra della forcella. Installare e stringere il dado dell'assale alla coppia specificata.

COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-ifc)

Stringere i bulloni di serraggip dell'assale sinistro.

COPPIA: 20 N-m <2# kgf-m)

(1) DADO ASSALE
(2) BULLONI DI FISSAGGIO SINISTRI

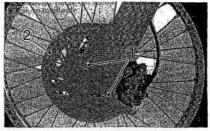
Col freno anteriore azionato, pompare laforcella su e giù diverse volte per assestare l'assale e controllare il funzionamento del freno anteriore.

Tenendo la forcella in parallelo, stringere i bulloni di serraggio dell'assale destro.

COPPIA: 20 N-iri (2,0; kgf-in)

(1) BULLONI DI FISSÀGGIO !

Installare la **copertura del disco d**el freno e stringere i bulloni.

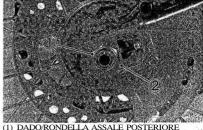
COPPIA: 13 N-tti (1,3 kgf-m)

(1) **BULLONI** (2) COPERTURA DISCO

Ruota posteriore
RIMOZIONE

Sollevare la ruota posteriore dal terreno appoggiamio il motore sii uno scatolone o su un supporto di lavoro.

Allentare il dado dell'assale posteriore è scollegare la catena di trasmissione (pag. 29).
Rimuovere il dado dell'assale, la rondella, Tassale, le piastrine di regolazione e la ruota.

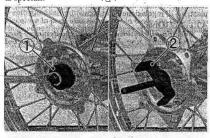
ATTENZIONE:

- *Quando si rimuove la ruota posteriore, fare attenzione a non danneggiare le pastìglie col disco.*

(1) DADO/RONDELLA ASSALE POSTERIORE
(2) PIASTRINA REGISTRO

SWNTAGGÌO,

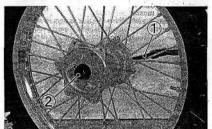
Rimuovere quanto segue:
- collari laterali.
- corona dal mozzo.
- disco freno.
- parapolvere.

(1) **GOLLAHE** LATERALE SINISTRO
(2) CORONA (3) COLLARE LATERALE DESTRO
(4) DISCO FRENO (5) FARAPOLVERE

Rimuovere il fermo del cuscinetto utilizzando gli attrezzi speciali.

(1) CHIAVE PER FERMI
(2) CORPO CHIAVE

Rimuovere i cuscinetti della ruota. (Destra: 1, sinistra: 2pz.).
Rimuovere il collare distanziatore.

NOTA:

- Non reinstallare mai i cuscinetti vecchi; una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con altri nuovi.

(1) ALBERÒ ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINÉTTI
(2) TESTA ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI, 25 mm

Rimuovere il pneumatico, la camera d'aria, la fascetta del cerehione e il blocco del cerehione.
Rimuovere i raggi ed il cerehione dal mozzo.

MONTAGGIO

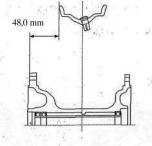
Posizionare il cerehione sul banco da lavoro con la freccia della direzione rivolta in senso antiorario..
Posizionare il mozzo al centro ed iniziare a collegare con nuovi raggi.
Stringere i manicottini dei raggi in 2 o 3 fasi progressive.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)

Installare la fascetta,.il blocco del cerehione, la camera d'aria ed il pneumatico.
Stringere i blocchi sul cerehione.

Coppia: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Controllare la scentratura del cerehione della ruota come indicato a pagina 109 e regolare come necessario.

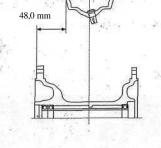
Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza dalla superficie dell'estremità sinistra del mozzo al lato del cerehione sia 48,0 mm come indicato.

Inserire per primo un nuovo cuscinetto destro utilizzando gli attrezzi speciali.

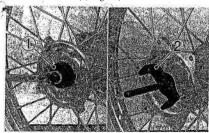
(1) BATTITOIO
(2) ACCESSÒRIO, 42 x 47 mm È PILOTA, 25 mm

Installare il collare distanziatore.
Inserire due cuscinetti sinistri utilizzando gli attrezzi speciali.

NOTA:

- Inserire i cuscinetti in squadra; non permettere che si inclinino.

(1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO, 42 X 47 mm E PILOTA, 25 mm

Utilizzando gli attrezzi specifici ad hoc installare il férniacuscinetto nel mozzo.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgfim)

(1) CHIAVE FERMO (2) CORPO CHIAVE FERMO ;

Punzonare il bordò del fermo.

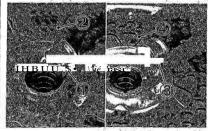
(1) PUNZONATURA (2) FERMO

Ingrassare l'interno del labbro dei parapolvere.
Installare iparapolvere.
Installare il disco del freno col contrassegno del minimo spessore (MIN TH 3,5 mm) rivolto all'esterno,
Installare i bulloni ed-i dadi di montaggio del disco del freno e stringere i dadi. •

COPPIA: 16 N-m (1,6 kgf-m)

Installare la corona sul mozzo della ruota.
Installare i bulloni e le rondelle e quindi stringere i dadi alla coppia specificata.

COPPIA: 32 N-ni (3,3k^m).

Installarci collari laterali destro e sinistro.

(1) COLLARE LATERALE DESTRO (2) COROISfA
(3) COLLARE LATERALE SINISTRO
(4) DISCO FRENO

INSTALLAZIONE

Installare la pinza del freno nella guida' laterale 'del fbrcellone oscillante.

(1) PINZA FRENO POSTERIORE

Installare-l'assale posteriore nella, piastrina di regolazione della catena sinistra, e quindi, dal lato sinistro, attraverso forcellone, la ruota e la pinza del freno posteriore sul Iato destro.
Collegare.la catena di trasmissione-con l'estremità chiusa dell'elemento elastico rivolta nel senso di rotazione della ruota (pag. 29). Installare la piastrina di regolazione destra^ • la rondella ed il dado dell'assale posteriore. Controllare il lasco della catena e regolare se'necessario (pag:'28Jv.^.

Stringere il dado dell'assale posteriore.

COPPIA: 127 N-m (13,0'kgf-in)

(1) RUÒTA POSTERIORI (2) DADO ASSALE

SRENO IDRAULICO

informazioni di servizio

- Spurgare il sistemàidraulico se fosse stato smontato oppure' se 'il frenò sembra spugnoso.
- Evitare la penetrazione di materiali estranei nel serbatoio durante il rabbocco^

Sostituzione pastiglie

NOTA:
- Le pastiglie dei freni possono essere sostituite con la pinza installata.
- Sostituire sempre le pastiglie in coppia per assicurare uria-pressione'uniforme sul disco.

Spingere il pistone nella pinza.
Togliere il tappo del perno delle pastiglie e il perno (anteriore).
Togliere il perno delle pastiglie e l'anello di plastica (posteriore).

(1) TAPPO PERNO PASTIGLIA
(2) PERNO PASTIGLIA

Estrarre le pastiglie dalla pinza.
Installare pastiglie nuove nella pinza.

(l) PASTIGLIE

Inserire il nuovo anello di plastica nella cava de! perno posteriore delle pastiglie (posteriore)..
Installare il perno della pastiglia è serrarlo alla coppia specificata.

CÒPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)

Montare il tappo del perno delle pastiglie (anteriori) e serrarlo alla coppia specificata.

COPPIA: 2,0 N-m (0,2 kgfin)

(1) TAPPO PERNO-PASTIGLIA
(2) PERNO PASTIGLIA

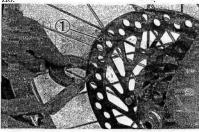
Disco freno

SPESSORE DISCO

Misurare lo spessore del disco.

LIMITE DI SERVIZIO

ANTERIORE: 2,5 mm
POSTERIORE: 3,5 **mm**

Sostituire il disco se fosse più sottile del limite di servizio.

(1) DISCO FRENO

DEFORMAZIONE DISCO

Misurare la deformazione del disco del freno.

LIMITE DI SERVIZIO:

ANTERIORE/POSTERIORE: 0,15 mm

Sostituire il disco se la deformazione supera il limite di servizio.

(1) DISCO FRENO

Pinza freno

[ANTERIORE]

Porre un contenitore pulito sotto al^a pinza e scollegare il tubo del freno dalla pinza stessa.
Rimuovere i bulloni e la copertura del disco del freno anteriore.

ATTENZIONE:

- *Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, dì plastica o di gomma. Porre uno stracciò su queste parti ogni volta che si esegue la manutenzione del sistema frenante.*

Rimuovere il tappo del perno della pastiglia ed allentare il perno della pastiglia.
Rimuovere i bulloni delia-pinza, la pinza e la staffa.

(1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO
(3) TAPPO PERNO PASTIGLIA (4) TUBO FRENO
(5) PINZA (6) BULLONE PINZA

[POSTERIORE]:

Rimuovere la ruota posteriore (pag. 117).

Allentare il perno della pastiglia.

Far scorrere la pinza del freno posteriore all'indietro ed estrarla dal forcellone oscillante.

(1) PINZA FRENO POSTERIORE

Porre un contenitore pulito sotto alla pinza e scollegare il tubo del freno dalla pinza stessa.

(1) TUBO FRENO (2) PINZA

Rimuovere quanto segue:

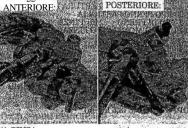
— staffa pinza.
— pastiglie e molla pastiglie.
— protezioni di gomma perno pinza.
— pistoni dalla pinza.

(1) MANICOTTI DI PROTEZIONE
(2) DISPOSITIVO DI FISSAGGIO DELLE PASTIGLIE
(3) MOLLA DELLE PASTIGLIE

Applicare aria compressa all'ingresso del liquido della pinza per estrarre il pistone, se necessario. Porre uno straccio sotto alla pinza per raccogliere il pistone quando viene espulso. Utilizzare l'aria in brevi getti.

AVVERTENZA

- *Non avvicinate eccessivamente l'ugello dell'aria compressa all'ingresso del liquido della pinza.*

Controllare se i pistoni e la pinza sono intaccati, graffiati o danneggiati e sostituire se necessario.

(1) PINZA

Spingere i parapolvere ed i paraoli all'interno, estrarli ed eliminarli. Pulire le scanalature dei parapolvere e dei paraoli con fluido per freni.

ATTENZIONE:

- *Fare attenzione a non danneggiare le superfici scorrevoli del pistone quando si rimuovono le tenute.*

ISPEZIONE PISTONE

Controllare se i pistoni presentano tacche, graffi o altri danni.

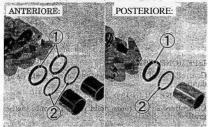
ISPEZIONE CILINDRO

Controllare se il cilindro della pinza presenta tacche, graffi o altri difetti.

MONTAGGIO

Il pistone edi parapolvere devono essere sostituiti con altri di nuovi ogni volta òhe essi vengono rimossi. Ungere le tenute con liquido per freni pulito ed installare. Installare il pistone con l'estremità aperta rivolta verso la pastiglia.

Installare le protezioni di gomma dei perni accertandosi che siano ben assestate nelle cave sulle pinze. Installare'le molle delle pastiglie.

Applicare grasso ai siliconi ai perni della staffa della pinza e montare pinza e staffa.

(1) TENUTE DEL PISTONE
(2) PARAPOLVERE

INSTALLAZIONE

[ANTERIORE]
Applicare un agente di bloccaggio ai bulloni di montaggio della staffa.della pinza.
Installare la pinza sullagamba della forcella e stringere i bulloni di montaggio.

COPPIA: 30 N-m (3,1 kgf-m)

Installare le pastiglie del freno.

Installare e stringere il perno della pastiglia.

COPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)

Installare e stringere il tappo del perno della pastiglia.

COPPIA: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)

AVVERTENZA

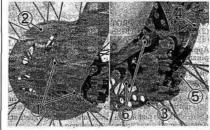
- *Un tubo dei freni sistemato in modo scorretto può rompersi causando la perdita dell'efficacia del sistema frenante. Sistemare il tubo, con attenzione.*

ATTENZIONE:
- *Inserire la pinza del freno sul disco facendo attenzione a non danneggiare le pastiglie.*

Collegare il tubo del freno con delle nuove rondelle di tenuta e stringere il bullone del tubo.

COPPIA; 34 N-m (3,5 kg£m)

Installare la copertura del disco e stringere i bulloni.

COPPIA: 13 N-m (1,3 kgf-m)

(1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO
(3) TAPPO PERNO PASTIGLIA
(4) TUBO DI FRENO (5) PINZA
(6) BULLONI MONTAGGIO PINZA

Riempire il cilindro principale e spurgare il sistema frenante (pag. 119).

[POSTERIORE]
Installare la protezione del disco.
Collegare il tubo.del freno con due nuove rondelle di tenuta e il bullone del tubo del freno.

COPPIA:' 34 N-m (3,5 kgf-m)

Installare quanto segue:
— protezione della pinza.
— pinza freno su rotaia forcellorie.
— ruota posteriore (pag. 119).

Riempire il sistema idraulico posteriore e quindi spurgarlo (pag. 125)..

(1) PROTEZIONE DELIA PINZA
(2) PIN2A (3) RUOTA

Cilindro principale
SMONTAGGIO

[ANTERIORE]
Far scolare il fluido dei freni dal sistema idraulico (pag. 125).

ATTENZIONE:
- *Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Porre **uno** straccio su queste parti ogni volta che si esegue la manutenzione del sistema frenante.*

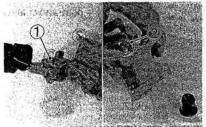
Rimuovere il bullone del tubo de] freno, le-rondèlle di. tenuta e scollegare il tubo del freno, i • •v
Rimuovere i bulloni, il supporto edil cilindro principale.

NOTA:
- Quando si rimuove ir tubò del-fréno, coprire l'estremità del tubo per evitare la contaminazione del sistèma. Legare il tubo in modo da evitare perdite di liquido.

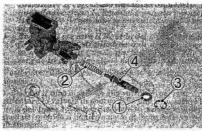
(1) BULLONE TUBO FRENO
(2) SUPPORTO
(3) CILINDRO PRINCIPALE

Rimuovere il bullone perno della leva del frenò è la leva dal cilindro principale,

NOTA:
- Non lasciare allentare la molla di ritprno dèlia leva del freno.

Togliere la protezione del pistone e l'anello elastico dal cilindro principale.

(1) BULLONE DEL PERNO Dì SNODO.
(2) ANELLO ELASTICO E RONDÈLLA

Rimuovere la rondella, il pistone e la molla.
Pulire l'interno del cilindro principale edil serbatoio con liquidò dei frenj pulito.

(1) EONDELLA (2) MOLLA
(3) 'ANELLO ELASTICO (4) PISTONE

[POSTERIORE]
Far scolare il fluido dei freni dalsistema idraulico (pag. 125).
Rimuovere U buUòne del {ubo del freio, le rondelle di tenuta.e' scollegare il,tubo del'rreno.
Rimùoviere il bultonè perno del pedale del frèno ed il pedale; Scollegare il pedale del freno dall'asta di spanta; del cilindro principale posteriorè rimùovendó'la coppiglia/ Kiniuoyere i bulloni di montaggio del cilindro principale posteriore ed il cilindro principale, nosteripre.dal telaio.

(1) CILINDRO PRINCIPALE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO
(3) PEDAEEFRENO.. (4) ASTA DI SPINTA;
(S) BULLONE/RONDELLE DI TENUTA DEL TUBO FLESSIBILE

Rimuovere la protezione di gomma.
Rimuovere l'anello elastico e l'asta di spinta dal corpo del cilindro principale.

AVVERTENZA
- *Ricordare che l'asta del pistone fuoriesce quando si rimuqve l'anello elastico.*

(1) PINZA PER ANELLI ELASTICI
(2) CILINDRO PRINCIPALE
(3) ANELLO ELASTICO

Rimuòvere il pistone principale e la molla.
Potrebbe essere necessario applicare una piccola quantità di aria compressa all'uscita del liquido per rimuovere il pistone principale e la molla.

ISPEZIONE

Controllare che l'interno dei cilindri principali non presenti rigature, graffi o intaccature.
Controllare che i pistoni e le coppe dei pistoni non siano danneggiati, usurati o deteriorati.

ANTERIORE:

MONTAGGIO

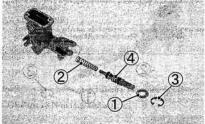
ATTENZIONE:

- *Maneggiare il pistone del cilindro principale, il cilindro e la molla come un assieme.*

[ANTERIORE]

Prima del montaggio spalmare su tutte queste parti del fluido per freni pulito.
Prima del montaggio immergere le coppe dei pistoni in fluido per freni.
Installare la molla, il pistone principale e la rondella nel cilindro principale.
Installare l'anello elastico e la protezione dei pistoni.

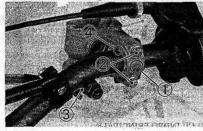
ATTENZIONE;

- *Quando si installano le coppe, non rovesciarne i labóri. Accertarsi che l'anello elasiico sia ben sistemato nella sua cava.*

(1) RONDELLA (2) MOLLA (3) ANELLO ELASTICO
(4) PISTONE

Posizionare il cilindro principale sul manubrio ed installare il supporto ed i due bulloni di montaggio col contrassero "UP" del supporto rivolto in alto.
Allineare l'estremità del supporto al segno verniciato sul manubrio e serrare prima il bullone superiore e poi quello inferiore.

COPPIA: 9,8 N-m (l,Okgf-m)

Collegare il tubo del *freno con* delle nuove *rondèlle ài* tenuta e stringere il bullone del tubo.

COPPIA: 34 N*m (3,5 kgf-m)

(1) CONTRASSEGNO "UP" (2) BULLONI
(3) TUBO FRENO (4) SEGNO VERNICIATO

[POSTERIORE]

Pulire il cilindro maestro con aria compressa.
Immergere le coppe del pistone in liquido dei freni pulito prima **del montaggio**.
Installare la molla ed il pistone principale assieme.

NOTA:

- II pistone del cilindro principale, le coppe e la molla devono essere installati come un assieme.

ATTENZIONE:

- *Quando si installano le coppe, non rovesciarne ilabbri.*

U) MOLLA (2) PISTONE PRINCIPALE
(3) ANELLO ELASTICO

Installare l'asta di spinta nel cilindro principale.

Installare l'anello elastico **e** la protezione di gomma.

ATTENZIONE:

- *Quando si installa l'anello elastico, accertarsi che esso sia beh assestato nella sua cava.*

(1) PINZA PER ANELLI ELASTICI
(2) CILINDRO PRINCIPALE
(3) ANELLO ELASTICO

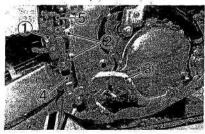
Installare il cilindro principale sul telaio.
Collegare il pedale del freno posteriore all'asta di spinta del cilindro principale con una-'nuova coppiglia.
Montare il pedale/la rondella del freno posteriore (pag. 76).
Strìngere i.bulloni di montaggio del cilindro principale del freno posteriore.

CÒPPIA: 13 N-m (1,3 kgf-m)

Collegare il'tubo del freno con delle nuove rondelle di tenuta, e stringere il bullone del tubo.

COPPIA: 34 N-m (3,5 fegf-in)

ATTENZIONE:

- *Dopo aver installato il tubo del freno sul cilindroprincipale, controllare che esso non tocchi Vammortizzatore posteriore.*

(1) CILINDRO PRINCIPALE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO
(3) PEDALE FRENO (4) ASTA DI SPINTA
(5) BULLONE TUBO

Scarico **liquido freni**

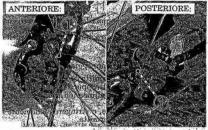
ATTENZIONE:

- *Installare il copèrchio del cilindro'principale quando si azionala, leva del freno altrimenti il lìquido Bèi frenò viene épruzztìtó fuori dal-sèrrbatoio.*
- *Evitare di versare il liquido dei freni su superfic,i verniciate^ di-plastica p,dì.gommai Porre uno stracci?* su queste parti qgnivolta che si esegue.la manutenzione del sistemar frenante,*

Posteriore: Rimuovere i bulloni e la protezióne della pinza.

Collegare il tubo di spurgo alla valvola di spurgo.
Allentare la valvola di spurgo della pinza, e pompare la leva del freno (pedale). Smettere di azionare la.leva (pedale) quando il liquido smette di fluire dalla *valvola* di spurgo.

AVVERTENZA

- *Dischi sporchi e pastiglie dei freni contaminate riducono la potènza frenante. Gettare pastiglie sporche e pulire, i dischi contaminati con un agente sgrassante di buona qualità.*

(1) VALVOLE DI SPURGO

Riempimento **liquido frèni/spurgo aria'**

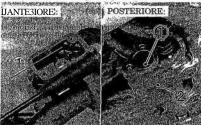
ATTENZIONE:

- *Non mescolare tipi di liquido diversi dato che essi non sono compatibili.*

Chiudere la valvola di spurgo, e riempire il serbatoio del cilindro principale con fluido per freni del tipo DOT4 sino al listello di fusione.

Collegare il dispositivo di spurgo alla valvola di spurgo.

NOTA:

- Verificàre'spesso iHiyellodelfluido mentre si procede allo spurgo dei freni per evitare che l'aria venga pompata all'interno del sistema.
- Usare solamente'flùido specifico ad iisòifréni', preso da un contenitore sigillato.
- Non mescolare, tipi diversi di fluidi e non riusare mai il flùido.sporco che è stato pompato*fuori nel corso delle operazioni di spurgo, perché, ciò" potrebbe sensibilmente diminuire l'efficienza del sistema frenante.
- Quando si iitilizza; un dispositivo ;per lo spurgo dèi freni, seguire le istruzioni,Jpffjuté*.aàl fabbricante;

(1) BORDO (2) SERBATOIO

Pompare*],!il spositivo di spurgo e allentare la valvola di spurgo.
Ag'giun.gér^ liquido dèi .freni quando il livello nel serbatoio è basso.
Ripetere le procedure sopraindicate fiiiò a cli&non appaiono più bolle d'aria nel tubo di plastica.

NOTA:

f. Sel'aria entra nel dispositivo di spurgo nella zona <3ei filétti'dèlla valvola di'spurfefo,' sigillare con nastrò di tèflón:

Se un dispositivo di spurgo *non* fosse disponibile, eseguire quanto segue.
Far aumentare la pressione del sistema pompando la leva o il pedale del freno fino a che non vi sono più bolle d'aria nel liquido che fuoriesce dal piccolo foro del serbatoio e non si avverte una certa resistenza della leva o del pedale.

(1) Azionare la leva o il pedale del freno, aprire la valvola di spurgo per 1/2 giro e quindi richiuderla.

NOTA:
- Non rilasciare la leva del freno fino a che la valvola di spurgo non è stata chiusa.

(2) Rilasciare lentamente la leva o il pedale del freno ed attendere per alcuni secondi fino a che non raggiungè la fine della sua corsa.

Ripetere le fasi 1 e 2 fino a che le bolle d'aria non cessano di apparire nel liquido sull'estremità del tubo.
Stringere la valvola di spurgo.

COPPIA: 5,9N-m (0,6 kgf-m)

Chiudere la valvola di spurgo, e riempire il serbatoio del cilindro principale con liquido per freni del tipo DOT4 sino **al listello di fusione.**

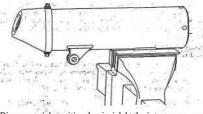
(1). VALVOLA SPURGO.

Anteriore: Installare il diaframma e il coperchio del serbatoio.
Posteriore: Installare il diaframma, la piastrina di posizionamento e il coperchio del serbatoio.

SOSTITUZIONE LANA DI VETRO

Togliere la copertura laterale destra (pag. 17).
Togliere i bulloni di montaggio della marmitta e la marmitta.
Togliere i bulloni della cassa della marmitta.
Estrarre il tubo interno.

NOTA:
- Inserire dolcemente in un morsetto il puntello della cassa della marmitta avvolgendolo in un panno, o inserendolo in un morsetto a ganasce morbide per prevenire danni.

Rimuovere la lana di vetro.

Rimuovere i depositi carboniosi dal tubo interno con una spazzola d'acciaio.
Installare nuova lana di vetro aprendo l'incisione della stessa.

NOTA:
- Farè attenzione a non danneggiare la lana di vétro.

Applicare sigillante per marmitte come indicato.
Inserire il tubo interno e il cappuccio della marmitta nella cassa della marmitta, allineando accuratamente i fori dei bulloni.
Installare le rondelle piatte, e stringere saldamente i bulloni della cassa della marmitta.
Ripulire il sigillante in eccesso.
Installare la marmitta.
Installare il coperchio del lato destro (pag. 17).

(1) SIGILLANTE PER MARMITTE
(2) TUBO, INTERNO
(3) BULLONI
(4) CASSA DELLA MARMITTA
(5) LANA DI VETRO

SISTEMA DI ACCENSIONE , \ , -.• :• -,<-. .}&,

Informazioni di servizio

- Non asportare il generatore degli impulsi : di accensione e ravvolgimento -dell'alternatóre dalla base dello statore a menò che non siano guasti.

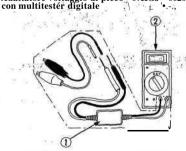
ISPEZIONE SISTEMA[1] ' '/\^ "'/' -.\\ • / \.^'-X

[Metodo controllò voltaggio- di picco]

NOTA-'" ' . ';:';.V s. '[,% ••[. "'• & ' v;'^:1/

- Se la scintilla non 'fòsse! presènte usuila- candela, controllare tutti i collegamenti per contatti scadenti o allentati prima dì misurare il voltaggio di picco-
- Utilizzare uii midutester digitale *del* tipo reperibile in commercio,di impedènza: 10MQ/CCV minimo.
- II valore visualizzato differisce a seconda dell'impedenza interna del roultitester.
- Se sì utilizza un tester diagnostico Imrie (modello 625). seguire le istruzioni' del fabbricante.

Collegàré l'adattatore del voltaggio di piceo almuìtitèster digitale.

Tester diagnostico Imrie (modello 625)costruito in Austria oppure •
Adattatore voltaggio di picco 07HGJ—0020100 con multitestér digitale .\ L '•.-.,

(1) ADATTATORE VOLTAGGIO DI PICCO
(2) MULTITESTÉR DIGITALE

Ispezione voltaggio avvolgimento primario bobina di accensione

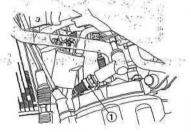
NOTA:/.:';.": ,,.'; • /,'</•*S-"'"''. "'•' : ''•.'—

- Prima eli questa ispezione verifiearetutto il sistema dei collegamenti. In,caso di distacchi nei collegamenti la misurazione della tensione di picco può risultare inesatta.
- Veriìficare cjie la compressione del cilindro sia corretta le.che'la candelasia stata inserita correttamente *nei*, cilindrastessa.

Porre un supporto o una cassa sotto al irtbtòre. Portare il, cambio in folle.
Scollegare il -cappuccio dalla candela sulla tèsta del cilindro.

Collegàré una candela, sicuramente buona al cappuccio e metterla a massa sul cilindrò conié'JJer.la prova della scintilla.

NOTA:;--:- .; ' / ' ,./• • y • $'**. /'..,;

- Misurare il voltaggio di picco col cilindrò ih cdnapressiorié ed il circuito dell'awolgime)fito secondario della bobina di accensione chiuso.

(1) CANDELA SICURAMENTE BUONA

- Asportareàl éeibatoìo del carburante (pàg. 17.).

Collegàré le sonde dell'adattatore della tensione^di picco fra il terminale della bobina primaria di accensione che va al modulo c'i comando dell'accensione e la messa a massa del corpo[1] cori, i collegamenti in èssere'. ,

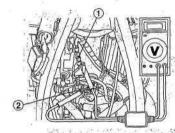
Par girare il motore col pedale dell'avviamento e misurare il voltaggio di picco dell'avvolgimento primario; •

COXI ^ OMIN To; . . >,. r ,£-;
I-i*, **Terminale Terminale nero/giallo (+) —Massa deltelaio(-)**

VOLTAGGIO DI PICCO: 100 V miniino

AVVERTENZA

* *Non, tOG'c&re la .canfifttie le•stride deltester onde evitare scosse elettriche.*

Se la tensione, dispicco non.rientra, nelle specifiche, controllare se il filo nèrb'/gialio è ihterrottti ó mal Collegato.

(1) TERMINALE. - *(ty* MASSA-

Controllo della tensione di picco del generatore degli impulsi di accensione

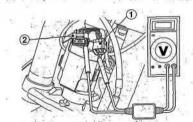
NOTA:

- Misurare la tensione di picco con il cilindro nella fase di compressione. Lasciare la candela nella testata del cilindro.

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P.
Collegare le sonde dell'adattatore dèlia tensione di picco ai terminali dei connettori neri 4P e 8P dal-lato del cablaggio.

COLLEGAMENTO:
Terminale blu/giallo (+). — verde (-),

Far girare il motore col pedale di avviamento eleggere la tensione di"picco del-generatore degli impulsi di accensione.

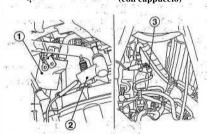
TENSIÓNE DI PICCÒ: minimo 0,7 V

(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NERO 8P DELL'ECM

Sèi valori della tensione di picco,'non sono normali, procedere come segue.
Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore.
Collegare l'adattatore della tensione di piccò ai terminali sul fianco del generatóre degli impulsi di accensióne è ricontrollare la tensione di picco,

Se la tensione di picco in corrispondenza del connettori neri 4P e 8P dell'ECM non è normale, e quella in corrispondenza del connettore nero 4P dell'alternatore lo è, controllare se vi fossero connettóri mal collegati o interruzioni nel cablaggio,.
Se la tensione di picco non è normale in corrispondenza di entrambi i connettori, il generatore degli impulsi di accensione è guasto.

CI) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Bobina di accensione

PROVA CONTINUITÀ*
Scollegare il cappuccio della candela ed il connettore dell'avvolgiménto primario.
Controllare la continuità' tra il circuito dell'avvolgimento primario e terra!
RESISTENZA AVVOLGIMENTO PRIMARIO (Nero/Giallo-Massa):
STANDARD: 0,4--0,6 fi **(a** 20°C)
Rimuovere il cappuccio della candela e misurare la resistenza dell'avvolgimento secondario.
RESISTENZA AVVOLGIMENTO SECONDARIO:
STANDARD: 10—17 kQ (a 20°C) (senza cappuccio)
15—22 kQ (a 20°C) (con cappuccio)

(1) BOBINA DI ACCENSIONE
(2) CAPPUCCIO CANDELA
(3) TERMINALE

Modulo di controllo del motore (ECM)

ISPEZIONE SISTEMA

NOTA:

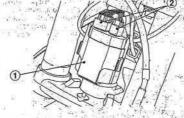
- iv'ECM è un componente a semiconduttori, che comprende i circuiti di anticipo,, e. ritardo dell'accensione e altri circuiti di calcolo. Può èssere difficile controllar^ l'ECM .da solo. Il tesbviene perciò .eseguito per .eliminazióne.

Se la fase dell'accensione non rientrasse nelle specifiche oppure se la scintilla nella car^delar è.debole o assente, controllare quanta indica? o ne | se mito. Se tutto è a posto,-'sostituire;l'ECM e i controllaie .

— Candela
— CQIlega.mento di tutti i coneiettori.
— Internitiore di spegnimenio del motore
— Bobina di accensione
— Alternatore
— Generatore di injpxilsi;a.eU'accensione .

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

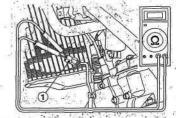
Togljp-e ls targa (pag^.lS).
Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P.
Staccare l'ECIii dalla staffa sul telaio.

ti) Eovfc
(2) CONNETTORI

Il rimontaggio viene.^seguito in ordiiiè inverso a quello dello smontaggio.

Alternatore/Generatóre degli impulsi di accensione

CONTROLLO .DEGLI. AVVOLGIMENTI DELLA.BOB1NA

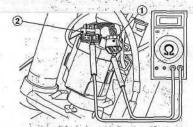
Togliere ibullorii è girare iradiatori.
Stàdcare il connettore tìero a 4 Vie dell'alternatore?.
Misurare la resistenza tra i terminali giàllb e bianco dal lato dell'alternatore.....

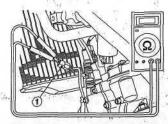
COIiEÌ3ÌAffiNT{JrGiaIÌo —Bianco'
VALOBE STANDARD: 0,5 — 4 fi (a 20 °C)

(1) CONNETTORE NERO! A «VIE DELL'ALTERNATORE

VOCE		DATI STANDARD: 20°C	TERMINALI
BÓBINÀCfIENERATORÉ IMPULSI ACCENSIONE..		180—280B	Blu/Giallo-Verde
mVYÒH3IMENjS.I)EU;'ALTEENATOte.		0,5—4 Q	Giallo - Bianco
BOBIM>A'"DP AC* CENSIONE	PRIMARIO	0,4—0,6 *a*	Nero/Giallo-Massa
	SECONDARIO	15—22 kn	Con cappuccio candela
		io—17 kn	Senza cappuccio candela

CONTROLLO DEL GENERATORE DEGLI IMPULSI DI ACCENSIONE

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
Staccare dalHSCM i connettori neri 4P e 8P.=
Misurare.la resistenza tra i terminali blu/giallo e verde dal latp del cablaggio.

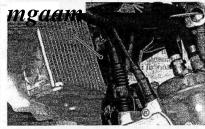
COLLEGAMENTO: blu/giallo—verde
VALORE STANDARD: 180 — 280 fi (a **20** °C)

(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NERO. 8PJDELL'ECM

Se il valore della resistenza è fuori dall'intervallo di accettabilità, ricontrollare quanto segue.
Togliere i bulloni inferiori di montaggio e girare i radiatori.
Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore.
Misurare la resistenza **tra i terminali blu/giallo e verde** dal lato del sensore.
Se la resistenza in corrispondenza dei connettori neri 4P e 8P dell'ECM non è normale, e quella in corrispondenza del connettore nero 4P dell'alternatore lo è, controllare se vi fosse un connettore mal collegato o un'interruzione nel cablaggio. Se la resistenza non. è normale in corrispondenza di entrambi i *connettori,* il generatore degli impulsi di accensione è guasto.

(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

ASPORTAZIONE

In formazioni di **manutenzione**

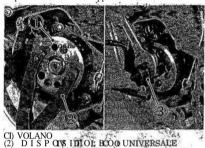
- Non asportare il generatore degli impulsi di accensione e ravvolgimento dell'alternatore dalla base dèlio statore a meno che non siano guasti.

Togliere i bulloni inferiori di montàggio egirarei radiatori.
Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore e togliere le fascette fermacayi.

(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Togliere il coperchio dell'alternatore.

(1) BULLONI
(2) COPERCHIO DELL'ALTERNATORE

Tenere fermo il volano con il dispositivo di blocco universale e togliere il dado.
Asportare il volano con l'apposito estrattore.

(1) VOLANO
(2) DISPOSITIVO DI BLOCCO UNIVERSALE
(3) ESTRATTORE PER VOLANI

Togliere i bulloni di montaggio dello statore e asportare il gruppo dello statore.

(1) GRUPPO DELLO STATORE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO

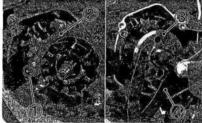
Dopo aver rimontato lo statore e il generatore degli impulsi di accensione, controllare la fase dell'accensione (pag. 135).

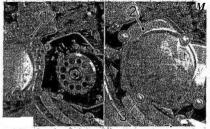
INSTALLAZIONE

Installare lo statore allineandone l'indice di riferimento a quello sulla parte sinistra del basamento.
Tenere fermo il volano con il dispositivo di blocco universale e serrare il dado del volano.

COPPIA DI SERRAGGIO: *54* **N-m (5.5 kgf·m)**

N

- Fare attenzione a non toccare il braccio del piattello della frizione.
- Allineare la scanalatura sul volano alla linguetta Woodruff posta sull'albero motore.
- Controllare che tutto funzioni regolarmente facendo girare a mano l'albero motore dopo il montaggio.
- Asciugare e pulire l'olio dal tratto affusolato del volano e dell'albero motore.

(1) SEGNO DI RIFERIMENTO
(2) STATORE (3) VOLANO
(4) DISPOSITIVO DI BLOCCO UNIVERSALE

Installare la nuova guarnizione e il coperchio dell'alternatore.

(1) GUARNIZIONE
(2) COPERCHIO DELL'ALTERNATORE
(3) BULLONI

Controllare la fase dell'accensione (pag. 135).
Collegare il connettore nero 4P dell'alternatore.

(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Interruttore di arresto del motore

Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P. Controllare la continuità tra i terminali nero/bianco e verde dellato del cablaggio con il pulsante premuto! Quando il pulsante non è premuto, non dovrebbe esserci continuità..

(1) CONNETTORE NERO 8P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NÉRO 4P BELL;E;CM

Se i valori non sono normali, procedere come segue. Staccare i connettori dell'interruttore di arresto del

Controllare la. continuità all'interno dell'interruttore, di arresto del motore.col pulsante-premuto. Quando il pulsante non è premuto, non dovrebbe esserci continuità.

Se il valore in corrispondenza dei conrièttòri neri 4P b 8P dell'ECM non è normale, e quello in corrispondenza dell'interruttore di arresto delmotore lo è, controllare se vi fossero connettori mal collegati o interruzioni nel cablaggio.
Se il valore non è normale in corrispondenza di entrambi i connettori, l'interruttore di' arrestò del motore è guasto.

(1) PULSANTE^! ARRESTO DEL MOTORE
(2) CONNETTÓRE

Regolatore/raddrizzatore

CONTROLLO

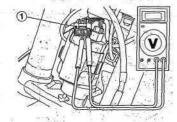
Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Scollegare il connettore 4P del regolatore/raddrizzatore. Misurare laresistenza in corrispondenza del cablaggio dalla parte del connettore 4P del regolatore/raddrizzatore.

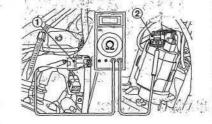
COLLEGAMENTO: Giallo-^ Bianco-
VALORE STANDARD: 0,5 — 4 a (a **20** °C)

(1)" CONNETTORE 4P

Se il Valóre della resistenza, non rientra riéi,.limiti di accettabilità, controllare L'awólgimentp dell'alternatore (pag/130).

Asportare la targa per il 3iuinern di gara (pag;18).j
Staccare il connettore nero a 8 vie dell'ECM,
Misurare la tensione in còrrisp'Òndenza del connettore nero a otto vie deH'ECM da lato del cablaggio.
Far girare più volte il motore con^l'avviamento a pedale con qualche secondo di intervallo'.tra.l'una e:l'altra.

COLLEGAMENTO; Rosso (+) - Verde! (->
VALORESTANDARD: 5 *Ymfa*',

(1) CONNETTORE NERO A 8 VIE:

Se la tensione misurata/è sempre'maggiore di 12-V^ sostituire il regolatore/raddrizzatore.
Se la tensione misurata è minore di 5 y^pnoóedère come segue.
Asportare la ta'rgà'per il numeri di^ara *Cpàg. 18). C').*
Scollegare il connettofe Bero a otto Vie deìFEGM «dal connettore a quattro vae'dérregol^ór^Mò^zz"a t*ire^
Controllare la continuità tra-il'Xterminale*:rosso, del connettore nero'.à'òttòivie.dell'EGM'e'ìl comxSfctóre'à quattro vie del regoMtore/ràddiìizzatijEe; dal lati®; del cablaggio.
Controllare la continuità tra i terminali verdi del connettore nero a.Otto vie dell'ECM e il connettore a quattro vie del regolatore/raddrizzatore dal lato del cablaggio.

(1) CONNETTORE A 4 VIE
(2) CONNETTORE A 8 VIE

Se non ci fosse continuità, controllare se vi sono collegamenti difettosi o interruzioni nel cablaggio.
Se invece ci fosse continuità, il regolatore/raddrizzatore è difettoso.

'ASPORTAZIONE^"i

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Scollegare il cOnttetee a quattro, vie del regolatore/raddrizzatore.
Sfilare il filo del regolatore/raddrizzatore dalla fascetta.

(1) CONNETTORE A 4 VIE

Staccare il condensatore dalla linguetta sul telaio.
Sfilare il filo del regolatore/raddrizzatore dal morsetto.
Rimuovere il bullone, iiim'órsétto'éa il'regolatore/raddrizzatore.

(1) CONDENSATORE
(2) REGOLATORE/RADDRIZZATORE

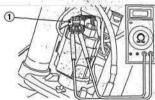
Controllare il sensore di posizione della valvola del gas

Asportare la targa per il numero .di gara (pag. 18). . •
Staccare il connettore nero 8P delFECM.
Misurare la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/rosso dal lato del cablaggio.

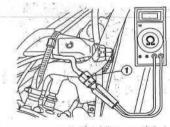
COLLEGAMENTO: Blu/Verde — Giallo/Rosso
VALORE STANDARD: 4—6 kU (a 20 °C)

(1) CONNETTORE JSTER0 8P

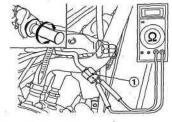
Controllare che la resistenza trai terminali blu/verde e giallo/blu passi da 0 a circa 5 k£2 mentre si aziona la manopola del gas.. • . - . - .-..-•

COLLEGAMENTO: Blu/Verde - Giallo/Blu
DA COMPLETAMENTE CHIUSA A COMPLETAMENTE APERTA:
. Aumento della resistenza -,
DA COMPLETAMENTE APERTA A COMPLETAMENTE CHRJSA:
Diminuzione della resistenza

(1) CONNETTORE NERO 8P
(2) CONNETTORE NERO 4P

Se entrambii valori misurati non sono normali, procedere comesegue.. .; ' . . •
Staccare **il** connettore 3P del sensore di posizione della valvola *del gas*. . .
Misurare la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/rosso dal lato del sensore. . ''•• . • *v*

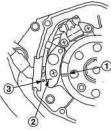
COLLEGAMENTO:Blu/Verde — Giallo/Rosso
VALORE STANDARD^ 4 — **6** ***isti*** (a **20** °C)

(1) CONNETTORE 3P

Controllare che la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/blu passi da 0 a circa 5 kò mentre si aziona la manopola del *gas*.

COLLEGAMENTO: Blu/Verde — Giallo/Blu
DA COMPLETAMENTE CHIUSA A COMPLETAMENTE APERTA:
Aumento della resistenza
DA COMPLETAMENTE APERTA A COMPLETAMENTE CHIUSA:
Diminuzione della resistenza

(1) CONNETTORE 3P

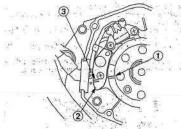
Se le misure in corrispondenza dei connettori neri 4P e SPdell'ECM non sono normali, e quelìein corrispondenza del connettore 3P del sensore della posizione della valvola del gas lo sono, controllare se vi fossero connettori mal collegati o interruzioni nel cablaggio.
Se le misure non sono normali in corrispondenza di entrambii connettori, il sensore diposizione della valvola del gas è guasto.

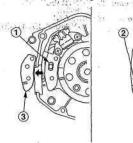
Fase accensione

La fasatura dell'accensione del CDI è regolata in fabbrica e deve essere controllata solo quando si sostituisce un componente dell'impianto elettrico.
Staccare il connettore 3P del sensore di posizióne della valvola del gas.
Rimuovere la copertura dell'alternatore.
Controllare che il contrassegno dello statore sia allineato con quello sul carter.
Togliere il coperchio dell'alternatore (pag. 130).
AppUcare una lampada stroboscopica per la regolazione della fase ed un contagiri.
'Avviare il motore e controllare la fase dell'accensione a 3000 giri/min.

(1) CONTRASSEGNI WF"
(2) CONTRASSEGNO STATORE
(3) CONTRASS^NO CARTER

II contrassegno del carter deve trovarsi tra i contrassegni "F* sul volano.
Se il contrassegno del carter non si trova tra i contrassegni "F" del volano, eseguire quanto segue:

NOTA:
- Questa procedura deve essere eseguita dopo aver sostituito il modulo di controllo dell'accensione, il generatore di impulsi dell'accensione, il gruppo dello statore o il volano.
- Se si è eseguito il controllo della fase dell'accensione come operazione di diagnostica ed i contrassegni non si sono allineati, controllare il modulo di controllo dell'accensione, *il* generatore di impulsi dell'accensione e lo statore prima di eseguire questa procedura.

Segnare un contrasségno di riferimento temporaneo sulla piastra di predisposizione in modo da allineare i contrassegni " F'a 3.000 giri/min.

(1) CONTRASSEGNO "F" •; .-,.••
(2) PIASTRA DI .FISSAGGIO ?"
(3) CONTRASSEGNO PROVVISORIO

Spegnere il motore. '–'• •"••'
Rimuovere i bulloni di mpntaggiodello statore del volano e la piastra di fissaggio (pag. 131)..
Allungare il foro di montaggio della piastra di fissaggio e quindi reinstallare con *il* contrassegno provvisorio allineato con il contrassegno sul carter.

(1) Allungare questo foro, .
(2) CONTRASSEGNO PROVVISORIO
(3) PIASTRA DI FISSAGGIO

Ricontrollare la fase dell'accensione.
Il contrassegno del carter deve trovarsi ora tra i contrassegni "F" sul volano.
Ripetere le fasi precedentemente, descritte se la fase dell'accensione fosse scorrètta.
Rimuovere il volano ed il bullone di fissaggio dello statore.
Segnare un nuovo contrassegno sulla base dello statore e rimuovere con una mola il vecchio contrassegno.

(1) Rimuovere il vecchio contrassegno.
(2) CONTRASSEGNO CARTER
(3) Segnare un nuovo contrassegno in questa posizione
(4) BULLONE MONTAGGIO STATORE

SCHEMA ELETTRICO

n motore non parte o è duro da avviare

CONTROLLI — CAUSA PROBABILE

1. Controllare se il carburante raggiunge il carburatore.
   - NON RAGGIUNGE IL CARBURATORE →
     - Non c'è carburante nel serbatoio.
     - Linea o filtro carburante intasati.
     - Valvola carburante intasata
     - Tubo sfiato tappo serbatoio carburante intasato
   - RAGGIUNGE IL CARBURATORE ↓
2. Eseguire la prova della scintilla.
   - SCINTILLA DEBOLE O ASSENTE →
     - Candela difettosa
     - Candela spacca
     - Modulo controllo accensione difettoso
     - Filo candela spezzato o in corto
     - Alternatore difettoso
     - Bobina di accensione rotta o in corto
     - Interruttore spegnimento motore difettoso
     - Fili mal collegati, rotti o in corto
     - Generatore di impulsi dell'accensione difettoso
   - SCINTILLA BUONA ↓
3. Provare la compressione del motore.
   - SEMBRA BASSA →
     - Fascia elastica bloccata
     - Valvola di aspirazione difettosa
     - Cilindro e fascia elastica usurati
     - Guarnizione testa cilindro danneggiata
     - Testa cilindro difettosa
     - Perdite di compressione sul carter
   - NORMALE ↓
4. Avviare il motore seguendo la normale procedura di avviamento
   - IL MOTORE SI AVVIA MA STALLA SUBITO →
     - L'aria non è attivata
     - Perdite di aria sull'isolatore del carburatore
     - Fase accensione scorretta
     - Perdite sul carter
   - IL MOTORE NON SI ACCENDE ↓
5. Rimuovere la candela.
   - CANDELA BAGNATA →
     - Carburatore ingolfato
     - Aria carburatore attivata
     - Valvola acceleratore troppo aperta
   - CANDELA ASCIUTTA ↓
6. AVVIARE IL MOTORE CON L'ARIA ATTIVATA

Prestazioni scadenti alle alte velocità

CONTROLLI

CAUSA PROBABILE

1. Controllare la fase dell'accensione. → SCORRETTA →
   - Alternatore difettoso
   - Modulo controllo accensione difettoso
   - Generatore di impulsi accensione difettoso

CORRETTA ↓

2. Scollegare la linea del carburante dal carburatore e controllare se fosse intasata. → FLUSSO CARBURANTE IMPEDITO →
   - Carenza di carburante nel serbatoio
   - Linea carburante intasata
   - Tubo sfiato tappo serbatoio carburante intasato
   - Valvola carburante intasata
   - Filtro carburante intasato

FLUSSO CARBURANTE LIBERO ↓

3. Rimuovere il filtro dell'aria. → SPORCO →
   - Il filtro non viene pulito abbastanza di frequente

PULITO ↓

4. Controllare se i getti del carburatore sono intasati. → INTASATI →
   - Carburante contaminato

NON INTASATI ↓

5. Installare un getto principale più grande nel carburatore. → PEGGIORAMENTO CONDIZIONI →
   - Dimensioni getto sbagliate; cambiare le dimensioni del getto nell'altra direzione.

6. Controllare il sistema de valvola HC- → SCORRETTO →
   - Le valvole RC non chiudono completamente.

CORRETTO

Controllare la pressione.

Scarsa manovrabilità

CONTROLLI

CAUSA PROBABILE

1. Lo sterzo è pesante. →
   - Ghiera regolazione testa sterzo troppo stretta
   - Cuscinetti cannotto sterzo danneggiati
2. Se una delle ruote ondeggia. →
   - Gioco eccessivo cuscinetti ruota
   - Cerehione piegato
   - *Mozzo* ruota installato in modo inappropriato
   - Gioco eccessivo cuscinetto perno Porcellone
   - Telaio piegato
   - Bullone perno forcellone allentato
3. Se la motocicletta tira da un lato. →
   - Ruota anteriore e ruota posteriore non allineate
   - Forcella piegata
   - Porcellone o telaio piegati

NOTE:

- Perché le raccomandazioni seguenti siano più utili possìbile, la motocicletta deve essere regolata come indicato di seguito:
  Ammortizzazione compressione forcella nella posizione standard, quantità e viscosità standard dell'olio della forcella e zero pressione dell'aria; pressione azoto amjnortizzatore 981 kPa (10,0 kgj7cm²X
  • ammortizzazione compressione e finecorsa in posizione standard e precarica della molla regolata in modo che l'abbassamento sia di 95 mm col pilota seduto.
- Eseguire un solo cambiamento,alla volta e quindi eseguire un giro di prova per valutare le conseguenze prima di eseguire ulteriori cambiamenti. Le soluzioni vengono indicate nell'ordine di regolazione preferenziale.. (Vedere la sezione 6).

4. Sovrasterzo estremità anteriore; sterzata troppo stretta (come nella sabbia): →
   - Alzare il livello dell'olio della forcella.
   - Utilizzare una molla della forcella più rigida.
5. Sottosterzo estremità anteriore; sterzata troppo larga (come su una pista convoluta con suolo duro): →
   - Abbassare il livello dell'olio della forcella.
   - Utilizzare una molla della forcella più morbida.
6. L'estremità anteriore oscilla ad alta velocità; scappa sotto potenza: →
   - Alzare il livello dell'olio della forcella.
   - Aumentare la precarica dell'ammortizzatore.
7. L'estremità anteriore scuote quando si frena pesantemente: →
   - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
   - Aumentare l'ammortizzazione *di* finecorsa dell'ammortizzatore.
   - Alzare il livello dell'olio della forcella.
8. L'estremità anteriore salta sulle gobbe in curve regolari: →
   - Abbassare il livello dell'olio della forcella.
   - Diminuire l'ammortizzazione di compressione della forcella.
   - Utilizzare una molla della forcella più morbida.
9. L'estremità posteriore salta sulle gobbe in accelerazione: →
   - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
   - Diminuire l'ammortizzazione di compressione dell'ammortizzatore.
10. Scarsa trazione estremità posteriore in accelerazione *in* uscita da una curva: →
    - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
    - Diminuire l'ammortizzazione di compressione dell'ammortizzatore.

AL MOTORE MANCA POTENZA

CONTROLLI		CAUSA PROBABILE
1. Sollevare le ruote dal suolo e farle girare con le mani.	LE RUOTE NON GIRANO LIBERAMENTE	• Il freno tocca • Cuscinetti ruota usurati o danneggiati • I cuscinetti necessitano lubrificazione • Catena di trasmissione troppo tesa
LE RUOTE GIRANO LIBERAMENTE		
2. Controllare la pressione dei pneumatici.	PRESSIONE TROPPO BASSA	• Pneumatico forato • Valvola difettosa
PRESSIONE NORMALE		
3. Provare ad accelerare rapidamente dalla prima alla seconda.	LA VELOCITA' DEL MOTORE NON CAMBIA QUANDO LA FRIZIONE VIENE RILASCIATA	• La frizione slitta • Dischi conduttori/condotti usurati • Dischi conduttori/condotti deformati
LA VELOCITA' DEL MOTORE CALA QUANDO LA FRIZIONE VIENE RILASCIATA		
4. Accelerare leggermente	LA VELOCITA' DEL MOTORE NON AUMENTA A SUFFICIENZA	• Aria attivata • Filtro aria intasato • Flusso carburante impedito • Tubo sfiato tappo serbatoio carburante intasato • Marmitta intasata • Le valvole RC non si aprono e chiudono completamente
LA VELOCITA' DEL MOTORE AUMENTA		
5. Controllare la fase dell'accensione.	SCORRETTA	• Modulo controllo accensione difettoso • Alternatore difettoso • Generatore di impulsi accensione difettoso
CORRETTA		
6. Provare la compressione del cilindro con l'avviamento a pedale.	TROPPO BASSA	• Valvola a lamella difettosa • Cilindro e fascia elastica usurati • Perdite guarnizione di testa • Testa cilindro, cilindro o carter difettosi
NOMAL		
7. Controllare se il carburatore è intasato.	INTASATO	• Carburatore sporco • Lo sporco penetra oltre il filtro dell'aria
LIBERO		
8. Rimuovere la candela.	SPORCA O SCOLORITA	• Frequenza insufficiente manutenzione candela • Gamma temperatura candela scorretta • Miscela benzina/olio scorretta
NON E' SPORCA O SCOLORITA		

CONTROLLI		CAUSA PROBABILE
9. Controllare se il motore surriscalda.	SURRISCALDA	• Depositi carboniosi eccessivi nella camera di combustione • Carburante di qualità scorretta • Miscela carburante/aria troppo povera
NON SURRISCALDA		
10. Accelerare o correre ad alta velocità.	IL MOTORE BATTE IN TESTA	• Pistone e cilindro usurati. • Miscela carburante/aria troppo povera • Grado ottani carburante scorretto • Depositi carboniosi eccessivi nella camera di combustione • Anticipo eccessivo (ECM guasto)
IL MOTORE NON BATTE IN TESTA		

Prestazioni scadenti alle basse velocità ed al minimo

CONTROLLI		CAUSA PROBABILE
1. Controllare la fase dell'accensione.	SCORRETTA	• Fasatura non corretta (ECM guasto) • Alternatore difettoso
CORRETTA		
2. Controllare la regolazione della vite dell'aria del carburatore.	SCORRETTA	• Miscela carburante/aria troppo povera (avvitare la vite dell'aria) • Miscela carburante/aria troppo ricca (svitare la vite dell'aria)
CORRETTA		
3. Controllare che non vi siano perdite di aria dal collettore.	VI SONO PERDITE	• Guarnizione della valvola a lamella deteriorata • Morsetto dell'isolatore allentato • Isolatore difettoso
NON VI SONO PERDITE		
4. Eseguire la prova della scintilla.	SCINTILLA DEBOLE O INTERMITTENTE	• Candela difettosa, con depositi carboniosi o bagnata • Modulo controllo accensione difettoso • Alternatore difettoso • Bobina di accensione difettosa • Filo candela spezzato o in corto
SCINTILLA BUONA		
5. Controllare il sensore di posizione della valvola del gas	SCORRETTO	• Sensore di posizione della valvola del gas guasto.
CORRETTO		
6. Controllare il sistema di valvola RC.	SCORRETTO	• Accumulo eccessivo di depositi carboniosi sulla valvola RC • Valvola RC difettosa
CORRETTO		